

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	8
PREMIERE PARTIE : LA NOTION DE PARTIE EXECUTANTE MARITIME.....	20
TITRE I. CRITERES DE RECONNAISSANCE DE LA QUALITE DE PARTIES EXECUTANTES MARITIMES.....	20
TITRE II. LES INTERVENANTS OU TIERS SUSCEPTIBLE D'AVOIR LA QUALITE DE PARTIE EXECUTANTE MARITIME.....	27
DEUXIEME PARTIE : LE REGIME JURIDIQUE APPLICABLE AUX PARTIES EXECUTANTES MARITIMES.....	37
TITRE I. LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES EXECUTANTES MARITIMES.....	37
CHAPITRE 1. LES OBLIGATIONS INCOMBANT AUX PARTIES EXECUTANTES MARITIME DANS L'EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.....	38
CHAPITRE 2. UN REGIME DE RESPONSABILITE IDENTIQUE A CELUI DU TRANSPORTEUR CONTRACTUEL.....	46
TITRE II. L'ACTION EN RESPONSABILITE CONTRE LA PARTIE EXECUTANTE MARITIME.....	63
CHAPITRE 1. LES CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITE.....	63
CHAPITRE 2. LES TITULAIRES DE L'ACTION EN RESPONSABILITE.....	68
CONCLUSION.....	74

ABREVIATION

Annales IMTM : Annales de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes

BIMCO : Baltic and International Maritime Council

CMI : Comité Maritime International

CNUDCI : Commission des Nations Unies pour le Droit du Commercial International (UNCITRAL)

DMF : Revue Droit Maritime Français

DTS : Droits de Tirages Spéciaux

FIATA : International Federation of Freight Forwarders Associations / Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

FIOS : Free In and Out and Stowed

NVOCC : Non Vessel Operating Commun Carrier

PUAM : Presses Universitaires d'Aix-Marseille

RD transp. : Revue de Droit des Transports (éd. Lexis-Nexis)

INTRODUCTION

La Convention des Nations Unies sur le « *contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* » a été adoptée par l'Assemblée générale de Nations Unies le 11 décembre 2008. Cette convention a été nommée « Règles de Rotterdam », en référence au nom de la ville qui a accueilli la cérémonie de signature, le 23 septembre 2009. Cette Convention, signée par vingt-cinq Etats, dont la France, est ouverte à ratification. Elle entrera en vigueur un an après la 20^{ème} ratification. A ce jour seul trois Etats l'ont ratifiée¹.

L'initiative de cette Convention émane de la CMI mais la concrétisation du projet revient à la CNUDCI qui dès 1996 a pris l'initiative d'élaborer un ensemble de règles uniformes qui régiront le transport maritime du XXI^{ème} siècle. En effet, les membres de la CNUDCI ont pris conscience que le transport maritime de marchandises est un pilier du commerce international et que, compte tenu de « *l'évolution technologiques et commerciales* » intervenu depuis l'adoption des Règles de la Haye (et ses Protocoles) jusqu'au Règles de Hambourg, il y a une « *nécessité de refondre et de moderniser le contrat de transport*² ».

Pour se faire, la CNUDCI a réuni sous son égide en collaboration avec la CMI un groupe de travail composés notamment de délégués représentant les Etats membres de la CNUDCI, des observateurs et des organisations professionnelles telles que la BIMCO et la FIATA. Les travaux préparatoires aux Règles nouvelles ont ainsi débuté en avril 2002 et aboutiront à l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer en 2008.

Ainsi la nouvelle Convention a pour ambition de moderniser et d'harmoniser le contrat de transport international de marchandises par mer.

¹Espagne, Togo et la République du Congo

²Préambule des Règles de Rotterdam.

Cette volonté se manifeste à la lecture des 18 chapitres que compte la Convention. Pour s'en convaincre, il suffit d'étudier le champ d'application des règles (II) mais aussi la prise en compte de l'évolution des transports maritimes (I).

I- Une Convention prenant en compte l'évolution du commerce maritime

C'est l'aspect le plus important des Règles. Car, d'une part, il n'est pas contesté que les Règles de la Haye sont obsolètes, même si les Protocoles de 1968 et de 1979 ont essayé d'adapter le contrat de transport maritime aux évolutions du commerce international. Il n'en demeure pas moins que ces modifications sont mineures et n'emportaient pas une révision globale de la Convention de Bruxelles. D'autre part, les Règles de Hambourg bien qu'apportant des innovations ont connus une faible ratification. D'où la nécessité d'adopter de nouvelles Règles qui va opérer une révision d'ensemble du transport maritime tout en intégrant l'évolution du commerce international. C'est dans cette logique que les règles de Rotterdam ont été élaborées. Aussi, il convient de faire une brève présentation des innovations qui nous paraissent incontournables.

La première se rapporte au document de transport. En effet, la Convention remet un « coup de neuf » concernant l'émission de documents dans le contrat de transport de marchandises par mer. En effet, on constate dès les premières lignes (article 1 § 14) que la Convention s'est affranchie de toute référence à un connaissance, marquant ainsi une rupture avec les règles de la Haye. Ainsi la Convention utilise le terme de « document de transport » pour désigner un document de transport négociable ou non qui est émis par le transporteur en vertu du contrat de transport et qui a) « *constate la réception par le transporteur ou une partie exécutante des marchandises* » et b) « *constate ou contient le contrat de transport* ». Ce document sera ainsi appelé à jouer plusieurs fonctions notamment un rôle probatoire comme le connaissance.

S'agissant du document de transport, les Règles de Rotterdam prennent en compte l'évolution du commerce international en intégrant dans ses dispositions le document de transport électronique. La Convention y consacre un chapitre entier et admet l'équivalence entre le document de transport électronique et le document papier. Ainsi aux termes de l'article 8.b) « *l'émission, le contrôle exclusif ou le transfert d'un document électronique de transport a le même effet que l'émission, la possession ou le transfert d'un document* ». C'est dire que le document de transport électronique remplira les mêmes fonctions que le document papier et pourra même être négociable. Innovation bien heureuse pour les opérateurs du commerce maritime si on se réfère à la pratique des lettres de garanties au déchargement. En effet, dans le transport maritime, il peut arriver que le navire soit à destination avant l'arrivée du connaissement. Ainsi le transporteur maritime susceptible de voir sa responsabilité engagée pour faute, exigera du destinataire une lettre de garantie contre la livraison de la marchandise sans connaissement. L'entrée en vigueur des Règles pourra mettre fin au recours à cette pratique (du moins pour les transports soumis à la Convention) et permettra la transmission instantanée des documents de transport aux intéressés. Nous pouvons aussi souligner le fait que les Règles disposent dans ses articles 45 et suivants le cas de la livraison en l'absence de document de transport dans lesquels la Convention apporte des solutions innovantes.

Enfin, la Convention prend en compte la modernisation des navires en réglementant le transport en pontée des marchandises en conteneurs.

Au-delà de ces innovations, la Convention prévoit aussi un large domaine d'application.

II- Une Convention prévoyant un large domaine d'application

Contrairement aux précédentes Conventions, les Règles de Rotterdam prévoient un champ d'application beaucoup plus large. L'examen des modes de transports concernés (A), des contrats concernés (B) et des acteurs concernés (C) permet de s'en rendre compte.

A- Les modes de transports concernés

En ce qui concerne les modes de transports concernés, les Règles de Rotterdam marquent une rupture par rapport aux Conventions antérieures. A la différence des autres conventions internationales (Règles de la Haye et de Hambourg) qui se bornent à régir uniquement le transport maritime de marchandises de port à port, les Règles de Rotterdam quant à elles ont l'ambition d'aller au-delà en prévoyant l'application de la Convention au contrat de transport "de porte à porte". L'examen de l'intitulé des Règles " *La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer*" permet de retenir cette approche multimodale ou « *transmaritime* ».

De plus, selon les termes de l'article 1 § 1 « *le contrat prévoit le transport par mer et peut prévoir, en outre, le transport par d'autres modes* », cette disposition marque la volonté des Règles nouvelles de régir le contrat de transport de marchandises effectué non seulement par mer mais aussi incluant d'autres modes de transports. Cette volonté vient de la prise en compte de l'importance du pré et du post acheminement dans le transport international de marchandises. Car, comme le souligne si bien M. Christian SCAPEL " *les champs de blé ne poussent pas sur les quais et, sauf rares exceptions, les usines ne tournent pas le long du bord des navires*³ ».

D'où la nécessité d'avoir une Convention internationale qui régira le contrat transport maritime de marchandises précédé ou suivi d'un acheminement terrestre, fluvial ou aérien. A ce niveau, on peut souligner l'existence d'une Convention de 1980 qui a vocation à régir le transport multimodal de marchandises. C'est la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal de marchandises adoptée à Genève le 24 mai 1980. Cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur et très certainement ne le sera jamais.

³ P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3e ed, 2016, p.929.

D'un point de vue pratique, l'apport des Règles permettra aux opérateurs du commerce international de conclure un contrat unique de transport de marchandises qui va inclure plusieurs modes de transports. Car, à l'heure actuelle, le chargeur qui souhaite acheminer une marchandise d'un Etat à un autre dispose de deux choix :

- Le premier consiste à sectionner les différentes étapes du transport. C'est à dire que pour chaque mode de transport envisagé, le chargeur va conclure un contrat de transport distinct pour l'acheminement de la marchandise.

- Le second renvoie à la conclusion d'un contrat de commission de transport. Il va dès lors s'adresser à un entrepreneur de transport multimodal ou commissionnaire de transport qui organisera le transport de bout en bout.

Cette approche multimodale du transport maritime est non négligeable car aucune Convention ne régit pour le moment le transport multimodal transmaritime. Cependant, une précision s'impose, pour l'application des Règles de Rotterdam : le segment maritime du transport multimodal envisagé doit être international⁴. Cela signifie que le transport maritime envisagé ne doit pas être national (c'est-à-dire entre deux ports relevant d'un seul Etat). De même, lorsqu'un dommage, perte ou événement ayant causé un retard dans la livraison est localisé avant le chargement ou après le déchargement des marchandises à bord du navire, l'article 26 de la Convention dispose sous certaines conditions l'application de la Convention internationale régissant le transport unimodal pendant lequel l'événement s'est produit. L'article 82 énumère ces Conventions unimodales⁵. Concrètement, les Règles s'effacent au profit d'une autre Convention internationale afin d'éviter un conflit de Conventions.

Nous avons vu que les Règles de Rotterdam ont vocation à s'appliquer à un transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer ce qui constitue une grande innovation par rapport aux autres

⁴O. CACHARD "La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)", Journal du droit international (Clunet) n°2 Avril 2012, Page 5, Doctr.5.

⁵ Il s'agit de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international du 28 mai 1999 dite « Convention de Montréal » ; ensuite la Convention sur le transport international de marchandises par route 19 mai 1956 (la CMR) ; de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 (COTIF-CIM) ; et enfin la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) du 22 juin 2001.

conventions "purement" maritime. Cette innovation peut aussi être mise en exergue quand on examine les types de contrats concernés.

B- Les contrats de transport soumis à la Convention

Dans « *La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam*⁶ » le Professeur F. BERLINGIERI explique que pour définir "les types de situations et les contrats qui devaient être soumis à la Convention trois approches étaient possibles" pour les rédacteurs :

- La première renvoyait à "une approche documentaire" des Règles. C'est l'approche retenue par les règles de la Haye, dont l'article 10 prévoit l'application de la Convention "à tout connaissance créé dans un Etat contractant". Tandis que, le Protocole modificatif de 1968 précise les contours de l'article 10⁷.

- La seconde approche quant à elle était "contractuelle" et faisait référence aux Règles de Hambourg qui ont un champ d'application beaucoup plus large que les Règles de la Haye puisqu'elles se départissent de l'émission d'un connaissance et s'appliquent aux contrats de transports par mer sous certaines conditions⁸.

- La dernière approche était "basée sur le type de service offert". Et selon le Professeur BERLINGIERI cette approche existait dans les Règles de la Haye et de Hambourg car ces deux Conventions excluent de leur champ d'application respectif les chartes parties sauf exceptions. Il a donc fallu selon lui trouver "une

⁶ F. BERLINGIERI "La genèse et les travaux préparatoires des Règles de Rotterdam", dans *Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXI^e siècle, Annales IMTM 2010*, 25^{ème} édition, P.43.

⁷ L'article 10 des Règles de la Haye-Visby dispose que le Protocole "s'appliquera à tout connaissance relatif à un transport de marchandises entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

a) le connaissance est émis dans un Etat contractant ; ou

b) le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant ;

c) le connaissance prévoit que les dispositions de la présente Convention ou de toute autre législation leur donnant effet régiront le contrat..."

⁸ L'article 2 des Règles de Hambourg délimite le champ d'application de la Convention qui s'applique "à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque le port de chargement, le port de déchargement ou le port optionnel de déchargement est situé dans un Etat contractant". Mais en plus elle s'applique lorsqu'un connaissance ou autre document est émis dans un Etat contractant ou lorsqu'une clause Paramount renvoie à "l'application de la Convention ou de tout autre législation leur donnant effet" ;

solution où tous ces approches auraient été utilisées". La solution a abouti à la rédaction de l'article 5 et 6 de la Convention.

L'article 5 détermine le champ d'application « général » c'est-à-dire géographique de la Convention. Ainsi comme nous l'avons souligné précédemment, la Convention s'applique aux contrats de transport internationaux de marchandises comportant une phase maritime internationale. Autrement dit, elle « *s'applique aux contrats de transport dans lesquels le lieu de réception et le lieu de livraison, ainsi que le port de chargement d'un transport maritime et le port de déchargement du même transport maritime, sont situés dans des Etats différents* » (art. 5 § 1). Par ailleurs, la Convention s'applique aussi si en vertu du contrat de transport le lieu de réception, le port de chargement le lieu de livraison ou le port de déchargement sont situés dans un Etat contractant. On pourra convenir que le champ d'application de l'article 5 est plus large que les Conventions antérieurs si bien

Par ailleurs, la Convention s'applique également aux contrats de transports de lignes régulières et comme ses prédécesseurs les Règles de Rotterdam marquent une exclusion de principe de son domaine les chartes-parties et les autres contrats d'utilisation de tout ou partie d'un navire (art. 6 § 1). Cependant, l'alinéa 2 de l'article 6 prévoit deux situations dans lesquelles la Convention s'applique à des contrats autres que de ligne régulière à condition que les parties n'aient pas conclues de charte-partie ou autre contrat d'utilisation de tout ou partie du navire, et s'ils ont émis un document de transport.

Au final, l'articulation de ces deux dispositions conduit à élargir le champ d'application des Règles de Rotterdam par rapport aux autres Conventions. En effet, l'article 5 a été formulé de telle sorte qu'il n'apparaît pas nécessaire de faire référence à une clause « *Paramount* ». C'est-à-dire une clause du contrat renvoyant à « *l'application des dispositions de la Convention ou de toute autre législation leur donnant effet* ». De plus, il supprime le débat soulevé par les Règles de la Haye dont la rédaction de l'article 1 laisse penser qu'elle subordonne l'application de la Convention à l'émission d'un connaissement⁹.

⁹ Aux termes de l'article 1, b) « *contrat de transport s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant un titre pour le transport des marchandises par mer...* ».

Le champ d'application géographique et matériel ainsi défini, il convient d'examiner les acteurs du commerce international qui seront soumis à la dite Convention.

C- Les acteurs concernés

Il est constant que le contrat de transport de marchandises par voie maritime soit conclu entre le transporteur, le chargeur et le destinataire. Ce schéma classique relativement simple, diffère très souvent de ce qui se fait dans la réalité.

En effet, dans le secteur des transports, les parties au contrat pour diverses raisons confient à des tiers une partie voire même la totalité de leurs obligations contractuelles. C'est ainsi que les rédacteurs des Règles de Rotterdam, ont pris conscience que le transport maritime moderne implique nécessairement l'intervention de plusieurs opérateurs autre que les parties originaires et ont voulu introduire dans le champ d'application de la Convention tous les acteurs impliqués dans l'opération de transport. Pour ce faire, la Convention a essayé de définir le rôle de chacun des acteurs afin de leur donner un statut clair qui soit en accord avec leur intervention dans l'exécution du contrat de transport.

En ce qui concerne les intérêts cargaison, la Convention distingue le chargeur, le chargeur documentaire, le porteur et le destinataire. Le chargeur désigne « *la personne qui conclut le contrat de transport avec le transporteur* » (art 1 § 8). Le chargeur documentaire désigne « *une personne autre que le chargeur qui accepte d'être désignée comme chargeur dans le document de transport* » (art. 1 § 9). Le porteur désigne « *a) la personne qui est en possession d'un document de transport négociable... ; ou b) la personne en faveur de laquelle a été émis ou à laquelle a été transféré un document électronique de transport négociable...* » (art. 1 § 10).

L'introduction de ces termes a pour objet d'identifier les personnes qui seront non seulement en droit d'exercer une action en responsabilité contre le transporteur mais aussi qui en cours d'exécution du contrat de transport pourront donner de nouvelles instructions au transporteur. De plus, s'agissant

des intérêts cargaison, la Convention définit leur droits et obligations mais l'innovation se trouve dans le fait que désormais le chargeur est responsable envers le transporteur en cas de manquement aux obligations que la Convention met à sa charge.

De même, pour le transporteur, la Convention fait une nette distinction entre le transporteur contractuel c'est-à-dire « *la personne qui conclut un contrat de transporteur avec le chargeur* » (art.1 § 5) et les personnes qui participent à l'exécution des obligations qu'il a contracté que la Convention désigne par le terme de « *partie exécutante* ». Selon les dispositions de l'article 1 § 6 on entend par « *partie exécutante* » "*une personne autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde¹⁰, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou son contrôle*". L'introduction de cette notion constitue une innovation majeure en droit des transports maritime dans la mesure où il est courant que le transporteur contractuel ne soit pas celui qui effectue le déplacement physique de la marchandise. Le NVOCC ou le commissionnaire de transport en France en est le parfait exemple. De même, le transporteur professionnel pour exécuter les obligations autre que le déplacement a très souvent recours à des opérateurs spécialisés.

Pendant longtemps, ces personnes qui aujourd'hui sont qualifiées de « *parties exécutantes* » par la Convention participaient à l'exécution du contrat de transport sans avoir de statut juridique précis. Etant donné qu'elles accomplissaient une ou plusieurs obligations du transporteur, elles étaient susceptibles de voir leur responsabilité recherchée par les intérêts cargaison en cas de dommages subis par les marchandises. En raison du principe de la relativité des contrats, elles étaient non seulement poursuivies sur un fondement

¹⁰ Surligné par nous afin de mettre en relief le fait que cette obligation a été rajouté par un amendement au texte de la Convention C.N.105.2013.TREATIES-XI.D.8. Après l'adoption des Règles de Rotterdam par l'Assemblée générale de l'ONU, le secrétariat de la CNUDCI s'est rendu compte d'une omission dans la rédaction de l'article 1 § 6 qui énumère les obligations de la partie exécutante. En effet, cet article ne mentionnait pas « la garde », obligation qui figurait dans la liste de celles qui incombait au transporteur et qui sont énumérées à l'article 13 § 1. Ainsi, il a paru nécessaire de rectifier cet « *oubli accidentel* » afin de mettre l'article 1 § 6 « *en adéquation avec la liste des obligations figurant à l'article 13 § 1* ». Voir en ce sens S. MIRIBEL, dans « *Les Règles de Rotterdam à la Conférence de Pékin* », DMF, n° 744, Février 2013.

délictuel mais en plus elles ne pouvaient bénéficier des moyens de défenses et limites de responsabilités que les lois nationales ou les Conventions internationales accordaient au transporteur contractuel. Il va sans dire que cette situation était injuste car ces personnes poursuivies pour un manquement à une obligation contractuelle ne pouvaient bénéficier des exonérations et limitations prévues par ce même contrat.

Les Règles de la Haye Visby ont tenté d'assurer une protection aux « *préposés* » du transporteur premiers tiers intervenants dans l'exécution du contrat leur permettant ainsi de bénéficier des exonérations et limitations du transporteur (art. 4 bis). Les Règles de Hambourg ont repris cette disposition et sont allées un peu plus loin en envisageant la situation où le transporteur contractuel a confié le déplacement à un autre transporteur qui devient ainsi au terme de la Convention « *transporteur substitué* ». La limite de cette notion c'est qu'elle n'envisage que le transport des marchandises confié à un transporteur de fait alors que celui-ci, bien qu'il constitue l'obligation fondamentale du contrat de transport, ne peut se faire que par l'accomplissement de plusieurs autres obligations qui nécessitent parfois l'intervention d'opérateurs spécialisés. Ces opérateurs peuvent être le manutentionnaire pour le chargement, la manutention, l'arrimage et le déchargement ; le transporteur ferroviaire ou routier pour l'acheminement des marchandises jusqu'au port de chargement, l'opérateur de terminal portuaire pour assurer la garde de la marchandise jusqu'à l'arrivée du navire etc... Tous ces acteurs sont laissés pour compte et à la merci si l'on ose dire des intérêts cargaison qui, soucieux d'éviter une limitation de responsabilité qui ne leur était pas profitable, n'hésitaient pas à agir contre ces personnes sur une base extra-contractuelle¹¹.

Ainsi, les Règles de Rotterdam en introduisant la notion de partie exécutante ont pris en compte à la fois les obligations qui incombent au

¹¹ A ce sujet le Pr O. CACHARD explique que « *dès l'adoption des Règles de la Haye, afin d'échapper au droit à limitation du transporteur et de contourner le régime impératif applicable au contrat de transport, les intérêts cargaison (le chargeur ou le destinataire) ont très rapidement entrepris d'agir sur un fondement délictuel contre les opérateurs à qui le transporteur avait confié l'exécution de telle ou de telle de ses obligations. L'absence de limitation de leur responsabilité délictuelle provoqua un déversement du contentieux en matière délictuelle.* ». O. CACHARD "La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)", Journal du droit international (Clunet) n°2, Avril 2012, Doctr.5.

transporteur en vertu du contrat de transport et l'activité des opérateurs qui participent nécessairement à l'exécution de ce contrat. Cependant, l'ambition multimodale de la Convention et sa vocation première à régir « *le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer* » ont conduit les rédacteurs à créer une sous-catégorie de partie exécutante appelée « *partie exécutante maritime* » qui pourra être amené à effectuer les mêmes obligations que la première à la différence que son domaine d'intervention est « *limité* » dans une zone géographique bien définie. C'est ainsi que l'article 1 § 7 de la Convention définit la partie exécutante maritime comme étant « *une partie exécutante dans la mesure où elle s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations du transporteur pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement d'un navire et leur départ du port de déchargement d'un navire* ».

A la lumière de ce qui précède, il convient de préciser que notre étude ne portera uniquement que sur les parties exécutantes maritimes dans les Règles de Rotterdam. Cela se justifie par le fait que, dans le souci d'éviter un potentiel conflits de Conventions internationales et en raison de l'existence dans certains Etats d'une législation nationale impérative réglementant les transports intérieurs, les Règles de Rotterdam ne traitent que de la partie exécutante maritime. En d'autres termes, « les parties exécutantes non maritimes » sont exclues du champ d'application de la Convention. Les dispositions de la Convention ne s'appliquent qu'au transporteur contractuel et à ses parties exécutantes maritimes. Néanmoins, le terme partie exécutante est conservé pour notamment déterminer la période de responsabilité du transporteur et lui imputer leurs actes et omissions.

Ainsi étudier, les parties exécutantes maritimes revient à se poser la question de savoir quelle serait l'incidence de ce nouveau concept dans l'exécution du contrat de transport ?

L'introduction des parties exécutantes maritimes peut s'analyser à première vue comme une entorse au principe de la relativité des contrats. En effet, comme nous l'avons précédemment souligné, il est vrai que ces « exécutants » sont des tiers au contrat mais néanmoins ils participent à l'exécution de celui-ci tout autant que les parties originaires. De ce fait, il est

logique que ces personnes puissent avoir un statut juridique lorsqu'ils interviennent dans l'exécution d'un contrat de transport. Ainsi, l'étude de ce sujet nous permettra d'appréhender la façon par laquelle les Règles de Rotterdam ont entendu réglementer l'intervention des tiers exécutants du transporteur en définissant les critères de reconnaissance de la qualité de partie exécutante maritime d'une part et d'autre part en organisant le régime juridique applicable à ces personnes qui de manière générale est calqué sur celui du transporteur.

En attendant que les Règles de Rotterdam entrent en vigueur, nous allons tenter de répondre à ces trois questions : quelles seront les obligations, responsabilités et moyens de défenses de la partie exécutante maritime ? Qui pourra intentar une action en responsabilité contre les parties exécutantes maritimes ou quels sont les titulaires de l'action ?

Mais en amont, il conviendra de répondre à la question de savoir comment identifier une partie exécutante maritime ?

Cela revient à étudier, dans un premier temps, la notion de partie exécutante maritime (1^{ère} Partie) et, dans un second temps, approfondir le régime juridique qui leur sera applicable (2^{ème} Partie).

PREMIERE PARTIE : LA NOTION DE PARTIE EXECUTANTE MARITIME

Il s'agira dans cette partie de définir les contours de la notion en analysant les critères de reconnaissance de la qualité de parties exécutantes maritimes (Titre 1) pour ensuite essayer d'identifier les intervenants ou tiers susceptible d'avoir la qualité de partie exécutante maritime (Titre 2).

TITRE I. CRITERES DE RECONNAISSANCE DE LA QUALITE DE PARTIES EXECUTANTES MARITIMES

La reconnaissance de la qualité de partie exécutante maritime suppose l'accomplissement d'une obligation incombant au transporteur pendant la phase maritime du transport (section 1), entraînant ainsi l'exclusion des opérateurs intervenants pour le compte du chargeur (section 2).

Section 1. L'accomplissement d'une obligation incombant au transporteur pendant la phase maritime du transport

Pour pouvoir cerner les contours de la définition de partie exécutante maritime, il convient d'abord de préciser ce qu'est une partie exécutante, la première étant une sous-catégorie de la seconde. Ainsi pour appréhender cette notion, il conviendra de préciser que la qualification de partie exécutante est subordonnée à l'accomplissement d'une obligation directement liée à l'exécution du contrat de transport d'une part (§1) et d'autre part que cette exécution est strictement limitée à la phase maritime du transport (§2).

§1. L'accomplissement d'une obligation directement liée à l'exécution du contrat de transport

L'article 1 § 6 a) dispose que le terme "*partie exécutante*" désigne "*une personne, autre que le transporteur, qui s'acquitte ou s'engage à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant à ce dernier en vertu d'un contrat de transport concernant la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises, dans la mesure où elle agit, directement ou indirectement, à la demande du transporteur ou son contrôle*". Il ressort de cette définition que pour avoir la qualité de partie exécutante l'intervenant doit remplir certaines conditions dont la rédaction du texte permet de penser qu'elles sont cumulatives :

La première condition est inhérente à la personne de la partie exécutante. En effet, la première exigence de la Convention, est que la partie exécutante maritime doit nécessairement être une personne autre que le transporteur contractuel. Pour s'en convaincre, il suffit de lire la première phrase de l'article 1 § 6 qui définit la partie exécutante maritime comme « toute personne autre que le transporteur... ». La définition ainsi formulée est non seulement étroitement liée au transporteur mais est aussi très large car elle inclue de prime abord toute personne excepté le transporteur lui-même. Elle englobe aussi bien les employés du transporteur que les sous-traitants opérateurs indépendants auxquels il peut avoir recours.

La seconde est liée à la prestation de la partie exécutante dans l'exécution du contrat de transport. C'est ainsi que pour avoir la qualité de partie exécutante, l'opérateur doit « s'acquitter ou s'engager à s'acquitter de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport... ». Cette disposition doit s'analyser comme délimitant la définition de la partie exécutante car elle pose comme condition l'accomplissement d'une prestation qui est normalement dévolue au transporteur en vertu du contrat. A ce stade, on peut relever que pendant les travaux préparatoires, les mots « s'acquitte ou s'engage à s'acquitter » ont soulevé quelques inquiétudes de la part de certains membres du groupe de travail. En effet, ces derniers se sont inquiétés du fait qu'un engagement pris par un intervenant emporterait reconnaissance de la qualité de

partie exécutante et aura pour conséquence de le soumettre à la responsabilité prévue par la Convention. Pour eux, le seul engagement pris par cette personne ne doit pas faire naître un droit d'action à son égard dans la mesure où cette personne n'effectue pas « matériellement » la prestation¹². Ces arguments n'ont pas convaincu la CNUDCI pour elle « *une personne qui s'est engagée doit tenir ses promesses* »¹³. Elle décide ainsi de maintenir les mots « s'acquitte ou s'engage à s'acquitter » qu'elle justifie notamment par le fait que « *la suppression du membre de phrase entre crochets permettrait aux parties exécutantes qui s'engagent à s'acquitter d'obligations mais qui par la suite ne s'en acquittent pas ou les délèguent à une autre partie de se soustraire à leur responsabilité* »¹⁴. Ainsi, la partie qui s'est engagée reste tenu par son engagement même si pour une raison ou une autre, elle n'effectue pas elle-même la prestation.

En ce qui concerne la nature des obligations incombant au transporteur, en vertu contrat, elles sont énumérées par le même article 1 § 6 de la Convention et doivent être en rapport avec la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises. Il suffit juste que l'intervenant exécute ou s'engage à exécuter une seule de ces obligations pour se voir reconnaître la qualité de partie exécutante.

Enfin, l'intervenant doit agir à la demande du transporteur ou sous son contrôle. C'est-à-dire que l'exécution de ces différentes tâches sus-énumérées doivent être accomplies à la demande du transporteur en vertu du contrat et doivent être à la charge du transporteur car nous verrons par la suite que certaines de ces obligations peuvent être mis à la charge du chargeur dans ce cas, la qualification de partie exécutante ne peut être retenue. De plus, l'intervention de la partie exécutante doit être en rapport avec l'exécution du contrat de transport. Cela exclu tous les autres opérateurs dont l'intervention n'est pas en rapport directe avec l'exécution d'une obligation résultant du contrat de transport.

¹² Paragraphe 32 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544, p.11.

¹³ Voir en ce sens, M.F. STURLEY, T. FUJITA et G.J. VAN DER ZIEL, *The Rotterdam Rules : The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet and Maxwell 2010, p.5.147 "...UNCITRAL ultimately rejected that argument and conclude that a person should be held to its promises".

¹⁴ Paragraphe 36 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544, p.12.

Ces précisions étant apportée, il convient d'étudier la dernière condition qui revêt une importance capitale pour la qualification de partie exécutante maritime.

§2. Une exécution strictement limitée à la phase maritime du transport

Cette exigence d'ordre géographique est importante à deux niveaux.

La première concerne le champ d'application de la Convention. En effet, dans l'introduction nous faisons état du fait que les Règles de Rotterdam avaient l'ambition de régir, non seulement le transport maritime mais aussi le transport multimodal transmaritime. Ainsi dans le cas d'un transport multimodal transmaritime ou « de porte à porte », où le transporteur contractuel aura recours à une ou plusieurs parties exécutantes, seules celles qui opèrent dans la phase maritime du transport pourront être qualifiées de parties exécutantes maritimes et seront soumises à la Convention quant à leur droits, obligations et responsabilités. Les « *parties exécutantes non maritimes* ¹⁵ » sont ainsi exclues du champ d'application de la Convention¹⁶.

La seconde est relative au lieu d'exécution de la prestation de la partie exécutante maritime. Cette dernière condition revêt une grande importance pour la qualification de partie exécutante maritime. En effet, l'article 1 § 7 ne reconnaît la qualité de partie exécutante maritime à une personne que lorsque cette dernière s'acquitte ou s'engage à acquitter une obligation du transport contractuel pendant « la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement et leur départ du port de déchargement d'un navire ». A ce niveau on peut souligner le fait que lors des travaux préparatoires à la Convention le groupe de travail avait le choix entre « *une approche fonctionnelle et*

¹⁵ Paragraphe 29 g) du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544 définit le terme « *partie exécutante non maritime* » comme « une partie exécutante qui s'acquitte de l'une quelconque des obligations du transporteur avant l'arrivée des marchandises au port de chargement ou après le départ des marchandises au port de déchargement. ».

¹⁶ La CNUDCI a finalement décidé de supprimer la définition de « *partie exécutante non maritime* ». Voir paragraphe 139 et 140 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007). Document A/CN.9/621.

une approche géographique¹⁷ » pour définir la partie exécutante maritime. Le choix de la CNUDCI s'est finalement porté sur « l'approche géographique » du fait « qu'elle était la plus simple des deux¹⁸ ».

Par ailleurs, on peut noter que la Convention subordonne la qualification de partie exécutante maritime aux opérateurs qui interviennent dans un port mais ne définit pas ce qu'est un port. Cette omission est volontaire et résulte de la volonté des rédacteurs de laisser aux juridictions nationales qui seront saisies le soin de définir cette notion par rapport à leur loi nationale. En effet, pour la CNUDCI convenir d'une définition uniforme était compliqué de ce fait elle a préféré *«laisser aux autorités locales et aux autorités judiciaires le soin de décider de ce qui constituait un 'port', étant donné que les avis sur cette question divergeaient fortement en fonction des conditions géographiques¹⁹ ».*

En résumé, la partie exécutante maritime est la personne qui intervient dans l'exécution d'un contrat de transport de marchandises à la demande ou sous le contrôle du transporteur contractuel pour effectuer une des obligations incombant à ce dernier pendant la période où les marchandises voyagent d'un port à un autre. La Convention exclue dès lors les opérateurs intervenant pour le compte du chargeur.

Section 2. Exclusion des opérateurs intervenant pour le compte du chargeur

La Convention après avoir défini la notion de partie exécutante marque une exclusion en ce qui concerne les opérateurs intervenant pour le compte du chargeur. Ainsi, l'article 1 § 6 alinéa b) dispose qu' *« une personne aux services de laquelle a recours, directement ou indirectement, un chargeur, un chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire, et non le transporteur, n'est pas une partie exécutante »*. Cette précision même si elle n'est pas reprise dans la définition de la

¹⁷ Paragraphe 30 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544.

¹⁸ Paragraphe 30 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003), Document A/CN.9/544.

¹⁹ Paragraphe 148 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007), Document A/CN.9/621.

partie exécutante maritime est d'une grande importance en ce qui concerne le domaine d'application de la Convention. En effet, elle expose clairement qu'à partir du moment où une personne intervient dans l'exécution du contrat de transport à la demande des ayants droits de la marchandise, cette personne ne peut être considérée comme une partie exécutante et ce faisant ne sera pas soumise à la Convention.

Pour comprendre cette exclusion, il faut se référer à l'article 13 § 2 de la Convention qui autorise « *le chargeur et le transporteur à convenir que le chargement, la manutention, l'arrimage ou le déchargement sera exécuté par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire. Cette convention est mentionnée dans les données du contrat* ». En d'autres termes, la Convention valide les clauses FIO (Free In and Out), FIOS (Free In and Out and Stowed), FIOST (Free In and Out and Stowed and/ or Trimmed...), qui lorsqu'elles sont insérées dans un connaissement mettent à la charge des ayants droits de la marchandise les opérations de chargement, de déchargement et d'arrimage ; Mais le plus important est qu'elles transfèrent les risques à ces derniers et déchargent le transporteur de toute responsabilité quant à l'exécution de ces opérations. Considérant que la plupart des dommages surviennent lors des opérations de chargement et de déchargement, il a toujours été question de savoir si ces clauses sont valables et qui supporte les risques de ces opérations ?

Les Règles de Rotterdam, les valident par le biais de l'article 13 § 2. Elles consacrent l'interprétation anglaise de l'article 3 § 2 de la Convention de Bruxelles. Pour rappel cet article impose au transporteur de « *procéder de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage... et au déchargement des marchandises transportées* ». Il fait l'objet d'une interprétation divergente selon que l'on est devant une juridiction anglaise ou française. Le système anglais reconnaît la validité de ces clauses si elles sont insérées dans le connaissement. Ainsi si elles stipulent que les opérations de chargement et de déchargement sont à la charge du chargeur et du destinataire, ces derniers supporteront aussi bien les frais que les risques. Tandis que le droit français ne les valide que très partiellement²⁰. Ainsi, lorsqu'elles ont pour objet de mettre les

²⁰ P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3e ed, 2016, P. 774.

frais de ces opérations à la charge des intérêts cargaison, elles sont valables. Mais elles sont nulles si elles opèrent le transfert des risques aux ayants droits de la marchandise. Selon l'article 38 du décret du 31 décembre 1966 « *l'exécution de ces opérations incombe au transporteur qui ne peut s'en décharger par l'insertion d'une clause au connaissance* ».

En résumé, si on met en parallèle l'article 1 § 6 et l'article 13 § 2 dans le document de transport, s'il est fait mention que les intérêts cargaison s'acquitteront des opérations de chargement, de manutention, d'arrimage et de déchargement, les personnes auxquelles auront recours les ayants droits de la marchandise pour effectuer ces opérations ne seront pas considérées comme parties exécutantes maritimes et seront ainsi exclues de la Convention. Néanmoins, le chargeur demeure responsable des « actes ou omissions » de ces personnes (art. 34).

Les critères de reconnaissance de la qualité de partie exécutante maritime étant définis, il convient de s'interroger sur les opérateurs du secteur maritime qui peuvent avoir cette qualité.

TITRE II. LES INTERVENANTS OU TIERS SUSCEPTIBLES D'AVOIR LA QUALITE DE PARTIE EXECUTANTE MARITIME

Dans les Règles de Rotterdam, la définition de la partie exécutante maritime est très large dans la mesure où cette personne intervient pour l'accomplissement de l'une quelconque des obligations du transporteur à la requête ou sous la supervision de ce dernier. De plus, à la lecture de l'article 1-7 rien n'empêche l'intervention de plusieurs parties exécutantes maritimes au même moment ou successivement. Nous allons détailler les différents intervenants ou tiers qui sont susceptibles d'avoir la qualité de partie exécutante maritime selon qu'ils interviennent pour le compte du transporteur (section 1) ou pour le compte d'une partie exécutante (section 2).

Section1. Les opérateurs intervenants pour le compte du transporteur pendant la phase maritime du contrat de transport

Au regard de la définition assez large de la partie exécutante maritime, on peut essayer de lister les opérateurs du secteur maritime qui en raison de leur activité seront nécessairement qualifiés de parties exécutantes maritimes, s'ils interviennent pour le compte du transporteur contractuel. C'est le cas du transporteur de fait (§1), de l'entrepreneur de manutention (§2), du transporteur intérieur opérant dans une zone portuaire (§3), de l'opérateur de terminal portuaire (§4).

§1. Le transporteur de fait

Le terme « transporteur de fait » a été employé pour la première en droit aérien par la Convention de Guadalajara²¹ du 18 septembre 1961 qui utilise cette notion pour désigner « une personne autre que le transporteur contractuel, qui,

²¹ Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur- Signée à GUADALAJARA le 18 septembre 1961.

en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, effectue tout ou partie du transport... » (art. 1-c).

Cette définition a été reprise en transport maritime de marchandises par les Règles de Hambourg qui utilise le terme de transporteur substitué (« *actual carrier* » en anglais) pour désigner « toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée » (art. 1 § 2). Il ressort de cette définition que pour se voir reconnaître la qualité de transporteur substitué, ce dernier doit intervenir dans l'exécution du contrat de transport en effectuant lui-même le transport ou une partie de ce transport.

On pourra en convenir que cette définition est assez restrictive, car elle occulte tous les autres opérateurs qui peuvent intervenir dans l'opération de transport même si on reste dans un cadre strictement maritime d'un transport « port to port ». Ainsi en introduisant le concept de partie exécutante maritime, les Règles de Rotterdam ont entendu faire bénéficier de cette qualité tous les intervenants y compris ceux qui effectuent d'autres obligations que le déplacement à proprement parler. Le transporteur substitué devient ainsi une catégorie de partie exécutante maritime.

De ce fait, l'introduction de la partie exécutante maritime par les règles de Rotterdam permet de conforter l'idée selon laquelle que le transporteur contractuel n'est pas nécessairement celui qui déplace. En effet, l'article 1 § 5 de la Convention définit le transporteur comme « la personne qui conclut un contrat de transport avec le chargeur ». Cela traduit une prise en compte de la pratique du secteur des transports où l'opérateur qui conclut le contrat de transport dans la plupart des cas n'est pas un transporteur professionnel, il sera donc dans l'obligation de recourir à un transporteur de fait. Deux situations sont ainsi prises en compte par la Convention en ce qui concerne le transporteur de fait.

La première renvoie à la situation où un NVOCC (*non vessel operating commun carrier*) a recours à un transporteur de fait pour effectuer le déplacement. En effet, le NVOCC conclut un contrat de transport de marchandises avec un

chargeur mais n'étant ni armateur ni transporteur²², il sera obligé de sous-traiter la partie maritime du transport (ou même la totalité du transport) à un transporteur professionnel. Ce transport de fait sera considéré comme partie exécutante maritime dans les Règles nouvelles.

La seconde renvoie à la situation du fréteur à temps. La situation est la suivante : l'affréteur à temps d'un navire le sous affrète au voyage à un chargeur et émet un connaissement en exécution de ce contrat de transport. L'affrètement à temps étant défini comme le contrat par lequel le fréteur met à la disposition de l'affréteur un navire armé et équipé pour un temps déterminé (art. L.5243-10 du Code des transports). De ce fait, même si le fréteur à temps n'est pas partie au contrat de transport ainsi conclu par l'affréteur à temps, c'est lui qui effectue le voyage qui incombe au transporteur contractuel ici l'affréteur à temps. Il sera ainsi considéré comme partie exécutante maritime et sa responsabilité pourra directement être engagée par le chargeur en cas de dommage. Par ailleurs, une précision s'impose, dans l'introduction nous avons soulevé le fait que l'affrètement était en principe exclu du champ d'application des Règles de Rotterdam (art 6 § 2). Cependant, elles peuvent s'appliquer notamment « *en cas d'émission d'un document de transport ou d'un document électronique de transport* » (art 6 § 2.b). Dans cette situation, on est bien dans le cas d'un affrètement au voyage où un document de transport a été émis, en l'espèce un connaissement.

Outre la reconnaissance de la qualité de partie exécutante maritime au transporteur de fait, la Convention s'est aussi intéressée à l'entrepreneur de manutention.

§2. L'entrepreneur de manutention

L'entrepreneur de manutention est par excellence la partie exécutante maritime type. En effet, l'activité des entreprises de manutention rentre confortablement dans la définition des parties exécutantes même si l'article 1 § 7

²² Voir P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3e ed, 2016, page 736 ;

de la Convention ne les vise pas expressément. En droit français, l'article L.5422-19 du Code des transports définit la mission de l'entrepreneur de manutention en ces termes « *l'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire.* ». Cette définition reconnaît au manutentionnaire une position d'acteur incontournable lors des opérations de chargement et de déchargement et même parfois de garde de la marchandise²³. Ainsi, le transporteur maritime a presque toujours recours à lui pour effectuer une partie des obligations lui incombant en vertu du contrat de transport.

Cependant, même s'il est incontestable que l'intervention de l'entrepreneur de manutention est nécessaire à l'exécution du contrat de transport, son statut juridique n'est pas toujours clairement défini. Se pose dès lors la problématique du régime juridique applicable aux entreprises de manutention à savoir sur quel fondement peut-on rechercher sa responsabilité ? Mais aussi qui peut exercer une action contre lui ? En effet, comme nous l'avons déjà souligné l'entrepreneur de manutention est amené à exécuter une ou des obligations essentielles du contrat de transport pour le compte du transporteur ou même du chargeur. De ce fait, n'étant pas partie au contrat de transport sa responsabilité peut être engagée mais uniquement sur une base extra-contractuelle, l'exposant au risque d'être condamner à une indemnisation très importante du moins supérieure à celle du transporteur ayant requis ses services.

Face à cette situation, le législateur français, contrairement à d'autres pays, a très tôt pris conscience qu'il fallait réglementer le statut juridique des entreprises de manutention. Ainsi la loi du 18 juin 1966, aujourd'hui codifiée aux articles L.5422-19 et suivants du Code des transports (et son décret d'application du 28 décembre 2016) régissent le statut juridique de l'entrepreneur de manutention. Il convient de présenter brièvement le régime juridique en droit français afin de mettre en exergue l'apport des Règles nouvelles.

²³ C'est la traditionnelle distinction en France entre les entreprises de manutentions. Ainsi, selon le port dans lesquelles elles opèrent, elles seront appelées Stevedores ou acconiers. Les Stevedores opèrent sur les ports de la façade mer du Nord-Manche-Atlantique où ils s'occupent que du chargement et du déchargement. Tandis que les acconiers présents dans les ports méditerranéenne assurent en plus du chargement et du déchargement la garde de marchandises. Voir P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3e ed, 2016, page 543 et suivants.

L'article L.5422-20 du Code des transports pose le principe que *« l'entrepreneur de manutention opère pour le compte de la personne qui a requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers cette personne qui seule peut agir contre lui »*. Cet article opère une distinction entre le contrat de manutention et le contrat de transport à proprement parler limitant ainsi le bénéfice de l'action en responsabilité qu'au co-contractant de l'entrepreneur de manutention. Cette situation pourrait engendrer une injustice pour la partie ayant effectivement subi un préjudice mais ne disposant pas du droit d'action du fait qu'il n'a pas requis les services de l'entrepreneur de manutention. C'est la raison pour laquelle les tribunaux français ont réagi en admettant l'action extra-contractuelle du tiers au contrat de manutention qui a subi un préjudice du fait de la mauvaise exécution de ce contrat. Selon la Cour de cassation, il pourra intenter une action en responsabilité contre l'entrepreneur de manutention *« dès lors qu'il ne dispose d'aucune action récursoire à l'encontre du donneur d'ordre du manutentionnaire »*²⁴.

Les Règles de Rotterdam entérinent la solution française mais elles vont beaucoup plus loin. En effet, elles simplifient et clarifient le statut de l'entrepreneur de manutention en soumettant ce dernier à un régime juridique identique à celui du transporteur contractuel. Ce faisant, il pourra être poursuivi directement par la partie n'ayant pas requis ses services mais néanmoins, il bénéficiera aussi de la limitation de responsabilité du transporteur. Ce qui peut paraître logique aux regards des services qu'il est amené à exécuter pour le compte du transporteur.

Cependant, nous pouvons noter une différence entre le droit français et la solution retenue par les Règles de Rotterdam. Comme nous l'avons souligné, en droit français l'entrepreneur opère pour le compte de celui qui a requis ses services (art.L.5422-20), cela inclut autant le transporteur que le chargeur. Par contre, dans les Règles de Rotterdam, l'entrepreneur de manutention pour être reconnu comme partie exécutante maritime doit obligatoirement intervenir pour le compte du transporteur et ne sera pas soumis à la Convention s'il intervient pour les ayants droits de la marchandise.

²⁴ Cass com 4 juillet 2000, pourvoi n°98-10094.

Ainsi, dans l'hypothèse où il existe dans le contrat une clause FIO qui met à la charge des intérêts cargaison les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement, l'entrepreneur de manutention n'aura pas la qualité de partie exécutante au sens de l'article 1.6 de la Convention. Cette situation pourrait engendrer à l'avenir des difficultés d'interprétation car même si les services de l'entrepreneur de manutention ne sont pas requis par le transporteur, il n'empêche qu'en raison de son activité, il s'acquittera nécessairement d'une obligation mise à la charge du transporteur par la Convention.

Pour s'en convaincre, il suffit d'examiner le contenu de l'article 13 § 1 aux termes duquel le transporteur est tenu « *de procéder de façon appropriée et soignée à la réception, chargement, manutention, arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises* ». Il en résulte que, même si les parties peuvent convenir que les opérations de chargement, de manutention, d'arrimage et de déchargement seront effectuées par les intérêts cargaison (Art.13 § 2), il n'en demeure pas moins que l'entrepreneur de manutention qui interviendra pour le compte des intérêts cargaison s'acquittera indirectement de l'obligation de soins continus qui est à la charge du transporteur et qu'il ne peut transférer. De ce fait, nous pouvons craindre un contentieux relatif à la qualification ou non de partie exécutante maritime de l'entrepreneur de manutention en présence d'une clause FIO et il appartiendra aux juridictions saisies de trancher cette question.

Par ailleurs, la qualité de partie exécutante maritime peut aussi être reconnue à un transporteur intérieur opérant dans une zone portuaire.

§3. Le transporteur intérieur opérant dans une zone portuaire

La définition de partie exécutante maritime, bien que les contours soient clairement définis par l'alinéa 1 de l'article 7, il n'en demeure pas moins qu'elle est large. C'est ce qui a amené l'Association of American Railroads (ARR), par

le biais de la délégation américaine,²⁵ à faire part au Groupe de travail de sa crainte de voir, du fait de cette définition, les transporteurs ferroviaires soumis à la Convention. Dans cette même logique, l'Union Internationale des Transporteurs Routier (IRU) a émis la même réserve que la délégation américaine en ce qui concerne les transporteurs routiers.

La préoccupation de ces deux associations était celle de se voir reconnaître la qualité de partie exécutante maritime lorsque les transporteurs routiers et ferroviaires seraient amenés à exécuter une obligation du transporteur dans une zone portuaire alors que leurs missions consistent essentiellement à « *déplacer des marchandises sur de grandes distances pour les faire entrer ou les faire, et non simplement de les déplacer à l'intérieur du port* »²⁶. Leur proposition s'articulait autour de l'exclusion des transporteurs routiers et ferroviaires du champ d'application de la Convention et ainsi être reconnu comme « *partie exécutante non maritime* ». Cela a abouti à la reformulation de l'article 1 § 7 par l'ajout de la phrase suivante « *la qualité de partie exécutante maritime ne peut être reconnue à un transporteur intérieur que si celui-ci fournit ou s'engage à fournir ses services exclusivement dans une zone portuaire* ». De ce fait, seul le transporteur intérieur (c'est-à-dire celui qui opère uniquement dans une zone portuaire) sera considéré comme une partie exécutante maritime et pourra ainsi être soumis à la Convention.

En résumé, le transporteur intérieur qui accomplit une obligation du transporteur en vertu d'un contrat de transport de marchandises soumis à la Convention sera considéré comme une partie exécutante maritime dans la mesure où il exécute cette obligation uniquement dans une zone portuaire.

§4. L'opérateur de terminal portuaire

L'opérateur de terminal portuaire peut, dans une certaine mesure, avoir la qualité de partie exécutante maritime. Sa situation est assez complexe, car d'une part son statut n'a pas fait l'objet de définition bien précis, et d'autre part, il peut,

²⁵ Document A/CN.9/WG.III/WP.84

²⁶ Pour la proposition américaine voir le Document A/CN.9/WG.III/WP.84 et pour celle de L'IRU voir le Document A/CN.9/WG.III/WP.90.

dans le cadre de sa mission, agir pour le compte des intérêts cargaison et du transporteur. Ainsi, la qualification de partie exécutante maritime de l'opérateur de terminal portuaire dépend tout d'abord de la personne pour qui il opère et ensuite de la nature de ses opérations et du lieu où il effectue sa mission.

L'absence de définition de l'opérateur de terminal portuaire entraîne que l'on l'assimile souvent au manutentionnaire. De notre point de vue, la manutention des marchandises est un volet de son activité, qui peut aussi comprendre la garde des marchandises et d'autres activités connexes. De ce fait, il peut intervenir pour le compte du transporteur contractuel ou des intérêts cargaison. Considérant le fait que les Règles de Rotterdam permettent aux parties contractantes de « *convenir du moment et du lieu de réception et de la livraison* » (art.12 § 3) d'une part, et d'autre part, elles valident les clauses FIOS (art.13 § 2), la qualité de partie exécutante de l'opérateur de terminal portuaire dépendra donc de la personne qui aura « *requis ses services* ». Situation assez délicate car souvent c'est le même opérateur qui accomplira toutes ces opérations. Il faudra donc en cas de dommages prouver qu'au moment des faits l'opérateur intervenait pour le compte du transporteur contractuel.

Enfin, le lieu où il doit exécuter sa mission doit nécessairement être dans une zone portuaire. Le problème ne se pose pas s'agissant des opérations de manutention qui se déroule dans le port mais en ce qui concerne la garde, il se peut que l'opérateur ait des entrepôts en dehors de l'enceinte portuaire. Dans ce cas nous pouvons craindre qu'il ne soit pas partie exécutante maritime. Au final, la situation de l'opérateur de terminal portuaire est un peu analogue à celle du transporteur intérieur, c'est-à-dire qu'il peut avoir la qualification de partie exécutante maritime s'il fournit ses services dans la zone portuaire et dans l'hypothèse où les entrepôts dans lequel, il garde les marchandises sont situés en dehors du port, il ne pourra avoir cette qualité. D'où l'importance de la définition de « port » sujet que les Règles de Rotterdam ont soigneusement évité d'aborder²⁷.

²⁷ Voir notamment le paragraphe 148 du Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007), Document A/CN.9/621.

Par ailleurs, on peut souligner le fait qu'il existe un texte international qui régleme l'activité des opérateurs de terminaux portuaires. C'est la Convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international adoptée le 19 avril 1991 à Vienne qui n'est pas encore en vigueur. Ce texte a l'avantage de donner une définition de l'opérateur de terminal portuaire qui au terme de l'article 1 a) est *« toute personne qui, dans l'exercice de sa profession, prend en garde des marchandises faisant l'objet d'un transport international en vue d'exécuter ou de faire exécuter des services relatifs au transport en ce qui concerne ces marchandises dans une zone placée sous son contrôle ou sur laquelle elle a un droit d'accès ou d'utilisation. Toutefois, cette personne n'est pas considérée comme un exploitant dès lors qu'elle est un transporteur en vertu des règles juridiques applicables au transporteur »*. Finalement, l'introduction des parties exécutantes maritimes permettra en partie de régler le statut juridique des opérateurs de terminaux portuaires à condition bien entendu qu'ils opèrent pour le compte du transporteur contractuel.

Section 2. Les opérateurs intervenants pour le compte de la partie exécutante maritime

C'est sur ce point que l'on note une différence fondamentale entre la partie exécutante maritime des Règles de Rotterdam et le transporteur substitué des Règles de Hambourg. Dans les Règles de Hambourg, le transporteur substitué doit lui-même le transport effectué le transport. Alors que la définition même de partie exécutante maritime renvoie à la situation où une personne autre que le transporteur « s'acquitte ou s'engage à s'acquitter » une obligation incombant à ce dernier. Cela sous-entend que la partie exécutante maritime peut effectuer elle-même l'obligation incombant au transporteur contractuel tout comme elle peut « s'engager » à accomplir cette obligation mais par la suite ne l'exécute pas ou la délègue à une autre personne.

Le fait que les Règles nouvelles envisagent la délégation permet de faire rentrer dans le champ d'application de la Convention les sous-traitants de la

partie exécutante maritime. Ces intervenants, même si leurs services n'ont pas été expressément requis par le transporteur contractuel, auront la qualité de partie exécutante maritime. La dernière phrase de l'article 1 § 6, a) permet de retenir cette qualification lorsqu'une personne « agit directement ou indirectement à la demande ou son contrôle ». Cette disposition permet de retenir la qualification de partie exécutante à partir du moment où la personne accomplit une obligation du transporteur.

Par ailleurs, le choix de la CNUDCI d'inclure les sous-traitants de la partie exécutante maritime n'est pas anodin. L'idée était d'inclure dans le champ d'application de la Convention, les sous-traitants se situant beaucoup plus loin dans la chaîne de transport²⁸. Afin que ces personnes même s'ils n'agissent pas directement à la demande du transporteur accomplissent néanmoins une des obligations lui incombant.

De notre point de vue, le fait que le sous-traitant d'une partie exécutante maritime soit aussi considérée comme partie exécutante maritime, lui permettra de se prévaloir des dispositions de la Convention lorsqu'un chargeur envisagerait d'engager sa responsabilité sur un fondement délictuel. Il pourra ainsi se prévaloir des moyens de défenses et limites de responsabilité dont bénéficient le transporteur contractuel et les parties exécutantes maritimes.

Ainsi, les contours de la notion de partie exécutante maritime bien défini, il convient dès lors de se pencher sur le régime juridique qui leur sera applicable.

²⁸Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session Document A/CN.9/621, Page 29.

DEUXIEME PARTIE : LE REGIME JURIDIQUE APPLICABLE AUX PARTIES EXECUTANTES MARITIMES

L'une des innovations majeures des Règles de Rotterdam est sans doute la prise en compte du rôle des opérateurs qui gravitent autour du contrat de transport en leur reconnaissant un statut juridique mais surtout en clarifiant le régime juridique qui leur sera applicable, s'ils sont amenés à intervenir dans l'exécution de ce contrat. Ainsi, la Convention confère aux parties exécutantes maritimes des droits, tout en mettant à leurs charges des obligations (Titre 1) mais aussi réglemente l'action en responsabilité dirigée à leur encontre (Titre 2).

TITRE I. LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES EXECUTANTES MARITIMES

Appelées à intervenir dans l'exécution du contrat de transport afin d'accomplir certaines obligations du transporteur, les parties exécutantes maritimes sont soumises à des droits et obligations (chapitre 1) mais aussi à un régime juridique identique à celui du transporteur (chapitre 2).

CHAPITRE 1. LES OBLIGATIONS INCOMBANT AUX PARTIES EXECUTANTES MARITIMES DANS L'EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT

Les règles de Rotterdam prévoient un certain nombre d'obligations qui pèsent sur le transporteur à l'obligation essentielle qui est de « *déplacer la marchandise jusqu'au lieu de destination et de les livrer au destinataire* » (art. 11), s'ajoute des « *obligations particulières* » (art.13). Ces obligations s'étendent pendant toute la durée du transport y compris la phase pré et post acheminement par voie autre que maritime. Mais, s'agissant de la partie exécutante maritime, il va de soi que ses obligations ne se limite que durant le segment maritime du transport. Ces obligations peuvent s'analyser comme se rapportant aux marchandises transportées (section 1) et au navire assurant le déplacement (section 2).

Section 1. Les obligations ayant trait aux marchandises transportées

Les obligations des parties exécutantes maritimes sont définies par rapport celles du transporteur contractuel (§1), ce qui a pour conséquence que l'aménagement des obligations de ce dernier a une incidence sur l'étendue de ses obligations (§2).

§1. L'étendue des obligations des parties exécutantes maritimes

Pour pouvoir analyser les obligations qui pèsent sur la partie exécutante maritime, il faut examiner les obligations qui pèsent sur le transporteur en vertu de la Convention. En effet, il ressort de la définition même de partie exécutante maritime que cette dernière intervient dans l'exécution du contrat de transport afin d'accomplir une ou des obligations du transporteur contractuel. De ce fait,

étant donné qu'elle intervient pour le compte de ce dernier, il est logique qu'elle soit soumise aux obligations incombant à ce dernier.

Comme nous l'avons précédemment souligné, l'article 11 de la Convention dispose que « *le transporteur dans les conditions prévues par la présente Convention et conformément aux clauses du contrat de transport, déplace les marchandises jusqu'au lieu de destination et les livrent au destinataire* ». Cette obligation constitue l'essence même du contrat de transport, c'est-à-dire le déplacement de la marchandise d'un endroit à un autre. Par contre, la partie exécutante maritime, si elle peut être amenée à effectuer le déplacement de la marchandise (par voie maritime précisons nous), elle peut aussi être amenée à effectuer d'autres obligations indispensables à l'accomplissement de l'obligation fondamentale.

En effet, la Convention met à la charge du transporteur des « *obligations particulières* » qui découlent de la première, en ce sens, qu'elles participent à l'exécution de l'obligation de déplacer la marchandise. Elles sont prévues par l'article 13 § 1 au terme duquel « *le transporteur pendant la durée de sa responsabilité telle qu'elle est définie à l'article 12, procède de façon appropriée et soigneuse à la réception, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins, au déchargement et à la livraison des marchandises* ». Mise à part l'obligation de procéder de façon appropriée et soigneuse qui se retrouve à chaque étape du transport, certaines de ces obligations ne sont pas « *fondamentales* » puisque comme nous l'avons déjà souligné les parties peuvent expressément convenir qu'elles y dérogeront.

On retrouve la même formulation dans les Règles de la Haye²⁹ sauf que l'article 3 § 2 de cette Convention ne prévoit l'obligation de soins appropriés ni pour la réception ni la livraison des marchandises. Cela peut s'expliquer, de notre point de vue, par la vocation multimodale des Règles de Rotterdam par rapport aux Règles de la Haye. Dans les Règles de Rotterdam, la réception et la livraison peut se faire en dehors d'une zone portuaire par exemple dans les locaux du chargeur ou du destinataire dans le cadre d'un transport « *door to door* ». Mais aussi par le fait que dans les Règles de la Haye l'obligation de soins

²⁹ Article 3 § 2 « *le transporteur sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement* ».

appropriés vient en quelque sorte « *relayer*³⁰ » l'obligation de diligence qui se limite d'après la formulation de l'article 3 § 1 « *avant et au début du voyage* ». En ce qui concerne les Règles de Hambourg, on ne retrouve aucune disposition analogue qui énumère les obligations qui incombent au transporteur qu'il soit contractuel ou substitué. Elle se borne à définir la durée de responsabilité du transport «... *qui couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement* » (art 4 § 1).

En résumé, s'agissant des obligations de la partie exécutante maritime, elle doit à chaque fois qu'elle intervient dans l'exécution du contrat de transport procéder de façon appropriée et soigneuse du début jusqu'à la fin de son intervention, c'est-à-dire « *pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement d'un navire* » (art.1 § 7). Cependant, il est inutile de préciser que si le transporteur contractuel supporte globalement toutes ces obligations énumérées, la partie exécutante maritime à moins qu'elle ne soit transporteur de fait, supporte la ou les obligations pour lesquelles le transporteur a requis ses services.

Par ailleurs, les obligations des parties exécutantes maritimes sont susceptibles d'être influencées par les aménagements contractuels des parties contractantes.

§2. L'incidence de la volonté des parties contractantes sur les obligations des parties exécutantes maritimes

Les Règles de Rotterdam contrairement aux Conventions précédentes accordent une place importante à la volonté des parties contractantes. Cela se traduit notamment par le fait que le chargeur et le transporteur peuvent sous certaines conditions aménager les obligations prévues par la Convention, en insérant dans le contrat de transport des clauses transférant les risques de

³⁰ P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3e ed, 2016, p. 770.

certaines de ces obligations sus énumérées. A notre niveau, la question que l'on peut se poser, c'est celle de savoir si la volonté des parties contractantes a une incidence sur les obligations mises à la charge des parties exécutantes maritimes par la Convention ?

La première incidence pour nous peut se retrouver dans la possibilité pour le transporteur et le chargeur de convenir dans le document de transport que les opérations de chargement, de manutention, d'arrimage et de déchargement seront effectuées par le chargeur, le chargeur documentaire ou le destinataire (art. 13 § 2). De prime abord, on dire que le transporteur de fait chargé d'effectuer le transport maritime à la place du transport contractuel, n'aura pas la charge d'accomplir ces obligations. De ce fait, en considération de l'accord intervenu entre le chargeur et le transporteur contractuel, on pourrait penser que l'obligation de soins appropriés, sera suspendue durant cette période. Mais force est de constater que l'obligation de soins appropriés étant continu, il sera quand même tenu malgré les stipulations contractuelles.

Par ailleurs, la partie exécutante maritime (transporteur de fait ou même entrepreneur de manutention par exemple) à laquelle le transporteur contractuel a requis ses services pour effectuer des opérations lui incombant (mais aussi qui par la même occasion amenée à effectuer des opérations pour le compte des intérêts cargaison en vertu d'une clause FIO contenu dans le document de transport) sera dans une situation délicate. En effet, si on se réfère à la définition de la partie exécutante, une personne à laquelle a recours directement ou indirectement le chargeur, le chargeur documentaire, la partie contrôlante ou le destinataire n'est pas une partie exécutante (art. 1 § 6.b) donc n'est tenu d'aucune obligation en vertu de la Convention. Cela signifie que, du fait de cet accord aménageant les obligations des parties contractantes, le transporteur de fait (ou l'entrepreneur de manutention normalement partie exécutante maritime ne le sera pas pour les opérations énumérées dans la clause FIO mais le restera pour les autres. La situation est malaisée car, on sectionne si on peut dire les obligations de la partie exécutante maritime, (en les soumettant à des régimes juridiques différents selon qu'il agit pour le transporteur ou pour les intérêts cargaison) alors qu'elle intervient pour l'accomplissement d'une prestation donnée.

Les obligations des parties exécutantes maritimes peuvent aussi être influencées par l'existence d'un contrat de volume. Le contrat de volume désigne « le contrat de transport qui prévoit le déplacement d'une quantité déterminée de marchandises en plusieurs expéditions pendant une durée convenue. La quantité peut être exprimée sous la forme d'un minimum, d'un maximum ou d'une fourchette » (art. 1 § 2). Ce contrat conclu entre le chargeur et le transporteur contractuel peut selon l'article 80 § 1 « *prévoir des droits, obligations et responsabilités plus ou moins étendus que ceux énoncés dans la Convention* ». Dès lors, s'agissant de la partie exécutante maritime tiers à cet accord sera susceptible d'être soumise à des obligations plus ou moins étendues car intervenant pour le compte du transporteur. Heureusement, l'article 80 de la Convention prévoit outre l'encadrement de ce type de Convention en posant des conditions de validité strictes³¹ dispose en son paragraphe 5 que « *les clauses du contrat de volume... s'appliquent dans les relations entre le transporteur et une personne autre que le chargeur à condition a) que cette personne ait reçu des informations qui indiquent de manière apparente que le contrat déroge à la présente Convention et consente expressément à être liée par ces dérogations ; et b) que ce consentement ne soit pas exprimé uniquement dans un barème public de prix et de services d'un transporteur, un document de transport ou un document électronique de transport* ». Il résulte de ce qui précède que la partie exécutante maritime qui n'a pas expressément donné son consentement à cet accord, ne sera pas tenu d'obligation, ce contrat lui étant inopposable.

Finalement, s'agissant des obligations de la partie exécutante maritime, même si elles sont énumérées par la Convention seront fortement influencées par les stipulations contractuelles du transporteur contractuel et du chargeur. Justifié par le fait que la Convention accorde une place importante à la liberté contractuelle non seulement par la consécration de la validité des clause FIO, mais aussi par la possibilité qu'auront les contractants originaires de déroger à la Convention en concluant un contrat de volume.

³¹ Elles sont énumérées par l'article 80 § 2 qui dispose qu' « *une dérogation conforme au paragraphe 1 du présent article n'a de force obligatoire que si a) le contrat de volume énonce de manière apparente qu'il déroge à la présente Convention ; b) le contrat de volume i) fait l'objet d'une négociation individuelle, ou i) indique de manière apparente lesquelles de ses clauses contiennent les dérogations ; c) le chargeur est mis en mesure de conclure un contrat de transport conformément aux dispositions de la présente Convention sans aucune dérogation telle qu'admise par le présent article et est informé de cette possibilité ; et d) la dérogation n'est ni incorporée par référence nie ii) contenue dans un contrat d'adhésion non soumis à négociation* ».

Compte tenue, de la place conférée à la liberté contractuelle dans les Règles de Rotterdam, l'article 79 pose une limite à cette liberté en ce qu'elle répute non écrite notamment toute clause d'un contrat de transport qui « *écarte ou limite directement ou indirectement les obligations du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente Convention...* » (art 79 § 1a).

Ceci étant la Convention a aussi prévue des obligations concernant le navire qui assure le déplacement des marchandises par mer.

Section 2. Les obligations concernant le navire

Le contrat de transport de marchandise soumis à la Convention implique obligatoirement le transport des marchandises par mer. De ce fait, il importe de mettre à la charge du transporteur contractuel des obligations concernant le navire. En ce sens que ces obligations participent à l'obligation essentielle de déplacer la marchandise jusqu'au lieu de livraison prévu.

En ce qui concerne les parties exécutantes maritimes, cette obligation intéresse plus le transporteur substitué et le fréteur à temps dans la mesure où ces derniers assurent le déplacement par voie maritime des marchandises à la place du transporteur contractuel. Ainsi, l'article 14 de la Convention intitulée « *Obligations particulières applicables au voyage par mer* » prévoit un certains nombres d'obligations à la charge du transporteur. Cet intitulé précis semble provenir de la vocation multimodale des Règles nouvelles en ce qu'elle prévoit à la charge du transporteur des obligations qui couvrent tout le transport et des obligations spécifiques qui ne concernent que le voyage par mer. Aux termes de cet article « *le transporteur est tenu avant, au début et pendant le voyage par mer d'exercer une diligence raisonnable pour a) mettre et maintenir le navire en état de navigabilité ; b) convenablement armer et équiper et approvisionner le navire et le maintenir ainsi armé et équipé et approvisionné tout au long du voyage ; et c) approprier et mettre en bon état les cales et toutes les autres parties du navire où les marchandises sont transportées, ainsi que*

les conteneurs fournis par lui dans ou sur lesquels les marchandises sont transportées, et les maintenir appropriés et en bon état pour la réception, le transport et la conservation. »

Pour résumer, cet article impose au transporteur en tant que professionnel d'être capable de fournir un navire opérationnel qui satisfait à toutes les exigences modernes en termes d'équipements, d'équipages, d'espaces adaptés à la nature de chaque marchandise qu'il s'engage à transporter, afin d'effectuer le déplacement de la marchandise ainsi considérée d'un lieu à un autre. On peut relever le fait que l'article 14 reprend les dispositions de l'article 3 § 1 des Règles de la Haye, à la différence que les Règles nouvelles prennent en compte l'évolution du secteur maritime. Cette prise en compte se traduit par le fait que l'obligation de diligence est désormais « *continue* » et elle s'étend aussi aux conteneurs.

Ainsi, l'obligation de diligence qui peut s'analyser comme « *la diligence requise d'un professionnel vigilant* ³² », ne se limite plus « *avant et au début du voyage* ³³ », mais, pour les transports qui seront soumis aux Règles nouvelles, elle devra être exercée de façon continue pendant toute la durée de l'expédition maritime. Cela se justifie d'une part, par le fait que la réglementation internationale fixe des normes minimales qui s'imposent à tout exploitant de navire. De ce fait, le transporteur se doit de s'assurer que le navire qu'il exploite satisfait à toutes les exigences en termes de sécurité, sûreté mais aussi que les marchandises qu'il prend en charge seront transportées dans de bonnes conditions. D'autre part, la continuité de l'obligation de diligence du transporteur pendant tout le voyage trouve aussi sa justification du fait que compte tenu de l'évolution technologique, il peut conserver même à distance la maîtrise de son navire.

En ce qui concerne l'extension de l'obligation de diligence au conteneur, il a fallu prendre en compte l'évolution du commerce maritime pour imposer au transporteur une obligation de diligence, lorsqu'il fournit un conteneur. Les Règles de la Haye lorsqu'elles sont entrées en vigueur le conteneur n'existait pas et les Règles de la Haye-Visby n'ont pas prises en compte cette évolution. De ce

³² P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3e ed, 2016, p 767.

³³ Article 3 § 1 des Règles de la Haye.

fait, outre les cales et les autres parties du navire, le transporteur devra aussi veiller à ce que les conteneurs qu'il fournit soient adaptés à la nature de la marchandise afin d'en assurer le transport par mer.

Par ailleurs, s'agissant de la partie exécutante maritime une question nous interpelle, c'est celle de savoir qui du transporteur contractuel ou du transporteur substitué sera tenu d'exercer une diligence raisonnable ? En effet, considérant qu'autant les juridictions françaises et anglaises reconnaissent que « *l'obligation de diligence revêt un caractère personnel*³⁴ » et de ce fait « *elle ne se délègue pas* ». On peut en déduire que transporteur contractuel est tenu mais en prenant l'exemple du NVOCC qui est un transporteur mais ne dispose pas d'un navire, on peut penser que cette obligation se transfère au transporteur substitué puisque ce dernier effectue le déplacement à la place du NVOCC. Dès lors, ils seront tous les deux tenus de cette obligation. Mais dans tous les cas à notre avis on ne pourra retenir une délégation. La question de savoir à qui incombe cette obligation est d'autant plus accrue par la suppression de la faute nautique comme cas excepté dans les Règles de Rotterdam.

En somme, les Règles de Rotterdam renforcent l'obligation de diligence et contrairement à certaines obligations prévues par la Convention, elle fait partie des obligations pour lesquelles le transporteur et le chargeur ne peuvent aménager par des clauses contractuelles (art. 79).

Par ailleurs, tout manquement à l'une quelconque des obligations sus énumérés engage sa responsabilité qui sera soumis à un régime juridique identique celle du transporteur.



³⁴ Chambre des Lords, 7 dec 1961, Affaire du Muncaster Castle, DMF 196. p.246, obs P. BONASSIES. En substance les juges ont conclu que « *le transporteur était responsable non seulement lorsqu'il n'avait pas exercé toute la diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, mais aussi quand l'absence de diligence était le fait d'une personne à qui il a confié la tâche* ».

CHAPITRE 2. UN REGIME DE RESPONSABILITE IDENTIQUE A CELUI DU TRANSPORTEUR CONTRACTUEL

Les règles de Rotterdam étendent le régime de responsabilité du transporteur contractuel aux parties exécutantes maritimes. Ce dernier est soumis à une responsabilité de plein droit (Section 1) qui de plus est conjointe et solidaire avec le transporteur contractuel (Section 2).

Section 1. Une responsabilité de plein droit

Le fondement de la responsabilité des parties exécutantes maritimes se trouve dans l'article 19 de la Convention qui les soumet à un régime de responsabilité identique à celle du transporteur contractuel. Ainsi, les parties exécutantes maritimes supportent une responsabilité en cas de perte, de dommage ou de retard subis par les marchandises (§1), de même, ils sont responsables pour les faits d'autrui (§2).

§1. Une responsabilité pour perte, dommage ou retard

Les parties exécutantes maritimes intervenants pour le compte du transport contractuel afin d'effectuer une des obligations lui incombant en vertu du contrat de transport sont soumises à une responsabilité de plein droit en cas de pertes, de dommages ou du retard subis par la marchandise. La responsabilité des parties exécutantes maritimes est définie par l'article 19 de la Convention qui dispose qu'« *une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par la présente convention si :*

- a) *elle a reçu les marchandises à transporter dans un Etat contractant, les a livrés dans un Etat contractant, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un Etat contractant ; et*
- b) *l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire ; ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises ; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport ».*

Ainsi pour que la responsabilité de la partie exécutante maritime puisse être engagée, il faut que la réception, la livraison ou l'exécution de sa prestation soit localisée dans le port d'un Etat contractant. La Convention impose donc un lien de rattachement entre l'intervention de la partie exécutante maritime et le territoire d'un Etat contractant. Dans la même logique, sa responsabilité n'est engagée que s'il est établi que les circonstances ayant conduit à la réalisation du préjudice sont localisées pendant la période où elle intervenait dans l'exécution du contrat de transport.

Nous remarquons ainsi une grande différence entre la responsabilité de la partie exécutante maritime et celle du transporteur contractuel. En effet, cette dernière intervenant pour le compte du transporteur contractuel, il est logique qu'elle ne soit engagée que dans la limite de sa participation. Le transporteur contractuel demeure en ce qui le concerne responsable en vertu de la Convention depuis la réception des marchandises jusqu'à leur livraison au destinataire. Cependant, pour pouvoir analyser le régime de responsabilité de la partie exécutante maritime, il faudra constamment faire une lecture croisée entre l'article 17 de la Convention qui régit la responsabilité du transporteur et l'article 19 qui pose les conditions de responsabilité de la partie exécutante maritime.

A l'instar des Règles de Hambourg, les règles de Rotterdam prévoient la possibilité d'engager la responsabilité du transporteur ou de la partie exécutante maritime en cas de retard à la livraison (art. 21). Cependant, pour que la partie exécutante maritime ou le transporteur contractuel puisse engager leur responsabilité, il faut d'abord, qu'un délai ait été convenu par les parties et qu'ensuite que l'ayant droit notifie aux intéressés « *un avis de préjudice au résultant du retard* ».

Nous pouvons souligner le fait que le régime de responsabilité ainsi institué par la Convention, est impératif en sens que l'article 79 b) prohibe toute clause qui « *écarte ou limite directement ou indirectement la responsabilité du transporteur ou d'une partie exécutante maritime pour manquement à une obligation prévue dans la présente convention* ». Cette clause lorsque se trouve dans un contrat est « *réputée non écrite* ».

Par ailleurs, à côté de ce régime impératif de responsabilité prévu par la Convention, se trouve d'autres régimes de responsabilités dans lesquelles le transporteur contractuel, ou la partie exécutante maritime ne sont pas soumis à une responsabilité de plein droit.

C'est le cas lorsque le transport concerne des animaux vivants. En pareille circonstance, l'article 81 dispose que « *le contrat de transport peut exclure ou limiter les obligations ou la responsabilité à la fois du transporteur et d'une partie exécutante maritime...* ». Cette dérogation accordée au transporteur et à la partie exécutante maritime ne s'applique pas en cas de faute intentionnelle ou inexcusable.

Il en sera de même, lorsque le « *caractère ou la condition des marchandises ou les circonstances, termes et conditions dans lesquels le transport doit se faire sont de nature à justifier raisonnablement une Convention spéciale...* » (art. 81.b). C'est ainsi que cette dérogation n'est possible que « *lorsque le contrat de transport ne concerne pas des expéditions commerciales ordinaires faites en cours d'opérations commerciales ordinaires et qu'aucun document de transport négociable ou document électronique de transport négociable ne soit émis pour le transport de marchandises* ». Les règles de Rotterdam ne font que reprendre l'article 6 des Règles de la Haye.

Pour finir, nous pouvons soulever le cas des marchandises transportées en pontée. En effet, elles obéissent à un régime juridique dérogatoire, selon que la pontée est régulière ou non. Lorsqu'elle est régulière, la responsabilité du transporteur et celle de la partie exécutante maritime par ricochet peut être écartée. Pour rappel, la pontée régulière c'est celle qui : « *a) est exigé par la loi ; b) s'effectue dans ou sur des conteneurs ou véhicules adaptés au transport en pontée et sur des ponts qui sont spécialement équipés pour transporter de tels conteneurs ou véhicules ; ou b) est conforme au contrat de transport ou aux coutumes, usages ou pratiques du commerce en*

question » (art. 25 § 1). En dehors de ces cas, la pontée est irrégulière et s'il survient un préjudice du fait de ce transport en pontée, le transporteur ne pourra se prévaloir des moyens de défenses que lui accorde la Convention (art. 25 § 3). Pire encore le transporteur est déchu du droit à limitation de responsabilité « *s'il a été expressément convenu avec le chargeur que les marchandises seraient transportées en cale*³⁵ » alors qu'en réalité, les marchandises ont été transporté en pontée, en pareille situation si la preuve est rapportée que le préjudice est la résultante du transport en pontée, le transporteur ne pourra plus invoquer la limitation de sa responsabilité (art. 25 § 5).

Outre son fait personnel, la partie exécutante maritime est aussi responsable pour les faits d'autrui.

§2. Une responsabilité pour fait d'autrui

L'article 19 § 3 de la Convention dispose qu' « *une partie exécutante maritime répond des manquements aux obligations que lui impose la présente Convention résultant des actes ou omissions d'une personne à qui elle a confié l'exécution de l'une quelconque des obligations incombant au transporteur en vertu du contrat de transport, sous les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article* ». Comme pour le transporteur contractuel, la partie exécutante maritime répond pour les manquements des personnes à qui elle a confié l'exécution de sa prestation. Ces personnes peuvent être regroupées en deux catégories à savoir ses employés (cette notion regroupe le capitaine, l'équipage et ses agents) (A) d'une part et ses sous-traitants indépendants (B) d'autre part. Au-delà de la responsabilité de la partie exécutante maritime vis-à-vis de ces personnes on tentera de voir dans quelle mesure ces personnes peuvent-elles être responsables en vertu de la Convention ?

³⁵ Article 25 § 5.

A- La responsabilité des parties exécutantes maritimes en raison des manquements de ses employés

En ce qui concerne les employés de la partie exécutante maritime, la Convention n'impose à leur encontre aucune responsabilité. C'est ce qui ressort de l'article 19 § 4 qui dispose qu' « *aucune disposition de la présente Convention n'impose de responsabilité au capitaine ou à l'équipage du navire, ni à un préposé du transporteur ni d'une partie exécutante maritime* ». Ce qui signifie que les ayants droits de la marchandise ne peuvent en vertu de la Convention rechercher la responsabilité de ces personnes.

Pendant longtemps, ces personnes qui accomplissaient matériellement les obligations du transporteur maritime n'étaient pas protégées, s'exposant ainsi à une action en responsabilité de la part du chargeur ou du destinataire en raison d'un dommage subis par les marchandises. Etant donné qu'il s'agissait d'une action extra contractuelle, elles ne pouvaient bénéficier de la limitation de responsabilité du transporteur. Il a fallu attendre la célèbre affaire *Adler vs Dickson*³⁶ pour que les transporteurs soit autorisés à insérer dans les connaissements une clause dite « *Himalaya* ». Cette clause insérée dans un contrat de transport, permet aux employés du transporteur de bénéficier des limitations et exclusions que ce dernier pourrait invoquer en vertu du contrat de transport.

Par la suite, les Règles de la Haye-Visby ont pris en compte cette pratique en insérant dans le Protocole modificatif de la Convention de 1924 un article 4 bis envisageant la possibilité où une action serait « *intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilités que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention* ». Les Règles de Hambourg reprennent cette disposition dans l'article 7 § 2 en y incluant le « *mandataire* » du transporteur. Les Règles de Rotterdam quant à elles vont plus loin en accordant une double protection à toutes ces personnes. Tout d'abord,

³⁶ Il s'agissait en l'espèce d'une passagère blessée lors de la chute d'une passerelle du navire à passagers « *The Himalaya* », ne pouvant obtenir une indemnisation de la part du transporteur en raison d'une clause d'irresponsabilité contenue dans le titre de transport, elle exerce une action contre le capitaine. Les juges lui accordent gain de cause sur le fondement que le billet de passage ne contenait aucune clause prévoyant une exonération de responsabilité pour le capitaine. Pour les juges « *rien n'empêche au transporteur de stipuler dans le contrat de transport de passagers ou de marchandises une clause de non responsabilité pour lui-même et pour les personnes qu'il a engagé dans l'exécution du contrat* ». Chambre des Lords 29 Oct. 1954 ; 2 Lloyd's Report. 267, 1955 Queen's Bench Division 158 (C.A.).

comme nous l'avons précédemment souligné, ces personnes ne sont soumises à aucune responsabilité en vertu de la Convention (art 19 § 4). Ensuite, si toutefois, leur responsabilité est recherchée en dehors de la Convention l'article 4 § 1 leur accordent le bénéfice de « *toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur* » qu'il s'agisse « *b) du capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire ; ou c) les préposés du transporteur ou d'une partie exécutante maritime* ».

A travers ces deux dispositions, les Règles de Rotterdam ont entendu dissuader les ayants droits de la marchandise d'exercer directement une action en responsabilité contre les préposés du transporteur ou de la partie exécutante maritime même si en pratique cette situation semble peu probable³⁷ du moins devant une juridiction française depuis l'arrêt Costedoat³⁸.

B- La responsabilité des parties exécutantes maritimes en cas de sous-traitance

Les parties exécutantes maritimes sont responsables non seulement de leur propre fait mais aussi des personnes à qui elles ont délégué l'exécution des obligations qu'elles se sont engagées à exécuter à la place du transporteur en vertu du contrat de transport. En effet, l'article 1 § 7 de la Convention n'exige pas, à l'inverse des Règles de Hambourg, que la partie exécutante maritime s'acquitte elle-même des obligations incombant au transporteur contractuel, le seul fait qu'elle « s'engage à s'acquitter » suffit pour engager sa responsabilité.

Ainsi, les sous-traitants indépendants comme pour les employés de la partie exécutante maritime sont protégés. Ce qui est logique puisque ces personnes interviennent à la demande de la partie exécutante, il est normal que

³⁷ Dans les travaux préparatoires de la Convention certaines délégations ont expliqué quant à la possibilité pour les ayants droits de la marchandise de poursuivre directement un salarié du transporteur « qu'il serait peu probable, dans la pratique, qu'un propriétaire de marchandises poursuive directement un salarié au motif que les parties à un litige avaient tendance à poursuivre ceux qui avaient le plus de moyens financiers pour exécuter un jugement ». Document ONU/A/CN.621, page 29, paragraphe 130.

³⁸ Dans cette affaire, un salarié était poursuivi pour avoir endommagé les champs voisins alors qu'il était chargé par sa société de l'épandage de produits toxiques dans un champs. La Cour de Cassation le déclare irresponsable au motif que « *n'engage pas sa responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites qui lui a été impartie par son commettant* ». Assemblée plénière de la Cour de cassation, 25 février 2000, arrêt publié au bulletin, n° pourvoi 97-17378 97-20152.

ce dernier soit responsable de leurs manquements. Cependant, pour que la partie exécutante maritime puisse être tenue responsable, la Convention exige que ces personnes interviennent pendant la période de responsabilité de la partie exécutante maritime telle que définit à l'article 19 § 1.

Par ailleurs, un sous-traitant d'une partie exécutante maritime peut avoir la qualité de cette dernière et ainsi être soumis à la Convention. Pour ce faire, il suffit que son intervention soit en rapport avec l'exécution d'une ou plusieurs obligations à la charge du transporteur contractuel en vertu du contrat de transport même si leur service n'est pas directement requis par ce dernier. Il ressort de l'article 1 § 6 que la qualité de partie exécutante est reconnue à toute personne qui agit « à sa demande ou sous son contrôle » et si elle agit « pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement et leur départ du port de déchargement », il aura la qualité de partie exécutante maritime.

En définitif, si l'intervention de ce sous-traitant est trop éloignée de la chaîne d'exécution, les ayants droits de la marchandise endommagée peuvent tout simplement rechercher la responsabilité de la partie exécutante maritime qui a requis ses services.

Enfin, il faut préciser que pour toutes ces personnes, le transporteur contractuel demeure responsable autant que la partie exécutante maritime de leur manquement, ils sont en effet soumis à une responsabilité conjointe et solidaire.

Section 2. Une responsabilité conjointe et solidaire

Les Règles de Rotterdam envisagent la possibilité pour le transporteur et ses parties exécutantes maritimes d'être responsables conjointement et solidairement pour un même préjudice. Aux termes de l'article 20 § 1 de la Convention « *si le transporteur et une ou plusieurs parties exécutantes maritimes sont responsables de la perte, du dommage ou du retard de livraison subi par les marchandises, ils assument une responsabilité solidaire mais uniquement dans les limites prévues par la*

Convention ». Concrètement, cela signifie que l'ayant droit de la marchandise qui a subi un préjudice du fait de la mauvaise exécution du transport de marchandises dispose de plusieurs choix :

- Le premier choix c'est d'assigner le transporteur contractuel en vertu du contrat de transport. De notre point de vue, ce choix sera justifié notamment par le fait que le dommage n'est pas géographiquement localisé, la possibilité qu'elle se soit produit en dehors de la phase maritime du transport (dans le cas d'un transport « door to door » par exemple) est envisageable. Etant donné que le transporteur est responsable pendant toute la durée du transport c'est-à-dire de la réception à la livraison (art 12 § 1), il sera plus facile de le poursuivre afin de recouvrer la totalité de l'indemnisation du préjudice ;
- Le second choix c'est lorsque le dommage est localisé pendant la phase maritime du transport et que le l'auteur est clairement identifié. Le demandeur peut dès lors directement assigner la partie exécutante maritime responsable ;
- Enfin, la dernière possibilité, c'est lorsque le dommage s'est produit pendant la phase maritime du transport et que l'auteur du dommage ne peut être clairement identifié parce que plusieurs parties exécutantes maritimes sont successivement intervenues dans l'exécution du transport. Dans ce cas le chargeur pourra tous les assigner et le transporteur contractuel dans la même lancée afin d'obtenir leur condamnation solidaire. Dans ce cas, ils indiqueront le présumé responsable ou en cas de faute commune chacun interviendra à concurrence de la proportion de sa faute. Dans le cas d'une condamnation solidaire, chacun indemniserà le demandeur à concurrence de la part correspondant à sa faute.

Cette disposition qu'on retrouve aussi dans les Règles de Hambourg³⁹ est une aubaine pour les ayants droits des marchandises qui, au regard des courts délais de prescriptions, peuvent assigner tous les potentiels responsables et ainsi éviter de se voir opposer une prescription par le véritable responsable lorsque finalement, il est identifié comme étant l'auteur du préjudice. De même, on peut penser que comme en droit commun, la possibilité d'une action en responsabilité

³⁹ Article 10 § 4.

solidaire permet de contourner le risque d'insolvabilité du transporteur ou de ses parties exécutantes maritimes. Cependant, pour le Professeur A. VON ZIEGLER le risque d'insolvabilité du transporteur est mineur pour le demandeur. D'après son analyse « *Il pourrait être tentant de remettre en question la solvabilité du transporteur mais celle-ci ne constitue pas un risque particulier pour les demandeurs, car sa responsabilité est habituellement couverte par l'indemnisation qui sera versée par son P&I Club* ⁴⁰ ». Nous ajouterons que la possibilité d'une action responsabilité solidaire, constitue toujours en droit maritime un intérêt pour un demandeur d'avoir plusieurs débiteurs car un opérateur peut se retrouver insolvable face à une demande d'indemnisation conséquente car toutes les parties exécutantes maritimes ne sont pas nécessairement des transporteurs substitués même si nous verrons par la suite que leur responsabilité est limitée.

Toutefois, le demandeur qui exerce une action en responsabilité solidaire contre le transport contractuel et ses parties exécutantes maritimes ne pourra prétendre à une réparation supérieure à la limite des plafonds fixés par la Convention. C'est la limite fixée l'article 20 § 2 qui dispose que « *sans préjudice de l'article 61, le cumul des réparations dues par toutes ces personnes ne dépasse pas les limites globales de responsabilité prévues dans la présente Convention* ». Ainsi, le montant totale de la demande en réparation ne peut excéder les limites fixées par la Convention sauf si une faute inexcusable a été commise. Dans ce cas l'intéressé, ne pourra plus se prévaloir d'une quelconque limitation prévue par la Convention (art. 61).

Par ailleurs, s'agissant de la responsabilité solidaire du transporteur et des parties exécutantes maritimes deux remarques s'imposent :

La première concerne l'étendue et la durée de la période de responsabilité du transporteur et des parties exécutantes maritimes. En effet, celle du transporteur et des parties exécutantes maritimes diffèrent. Le premier est responsable des marchandises en vertu de l'article 12 « depuis leur réception par une partie exécutante ou lui-même en vue de leur transport jusqu'à la livraison ». Le

⁴⁰ "It could be tempting to question this benefit because the solvency of the carrier is not often a particular risk to claimants, as its liability is usually covered by protection and Indemnity (P&I) Clubs pay." A.VON ZIEGLER, J. SCHELIN, S. ZUNARELLI, *The Rotterdam Rules "commentary to the United Nations Conventions on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Walters Kluwer Law Business, 2010 p.5.5.

transporteur est responsable non seulement de son propre fait, mais aussi répond de toutes les personnes qui sont intervenues dans l'exécution du transport pour son compte (article 17 et 18 de la Convention). Tandis que la responsabilité de la partie exécutante ne peut être engagée que sous réserve des conditions fixées par l'article 19 § 1. De façon générale, cet article n'impose de responsabilité aux parties exécutantes maritimes que lorsque celles-ci ont exécuté des obligations incombant au transporteur dans un Etat contractant et plus précisément si le préjudice est géographiquement localisé dans une zone portuaire. Il est clair que la responsabilité du transporteur contractuel est plus étendue que celle des parties exécutantes maritimes. De ce fait, la responsabilité conjointe et solidaire suppose que la partie exécutante maritime soit intervenue dans l'exécution du contrat. Cela signifie que si la partie exécutante maritime est responsable, le transport contractuel l'est tout autant, l'inverse peut ne pas se produire en considération de l'article 18.

La seconde remarque concerne le cas dans lequel le transporteur a accepté un montant supérieur à la limite de responsabilité fixé par la Convention (Art 59 § 1). Comme toutes clauses dérogeant à la Convention, la partie exécutante maritime ne sera tenue des montants d'indemnisations supérieurs aux limites fixées par la Convention que si elle a expressément donné son consentement (art. 19 § 2).

Par ailleurs, la partie exécutante maritime qui fait l'objet d'une action en responsabilité dispose des moyens de défenses qu'il pourra invoquer.

Section 3. Les moyens de défense des parties exécutantes maritimes

Lorsqu'un demandeur apporte la preuve que le préjudice invoqué est localisé durant la période de responsabilité de la partie exécutante maritime telle que définie par l'article 19 § 1 de la Convention. La partie exécutante maritime dispose alors de moyens de défenses que le transporteur contractuel peut invoquer en vertu de l'article 17 de la Convention. Il a dès lors la possibilité d'apporter la preuve d'une absence de faute de sa part (§1) ou d'invoquer les cas

exceptés (§2) et lorsque sa responsabilité est définitivement établie il a la possibilité de bénéficier de la limitation de responsabilité (§3).

§1. La possibilité d'apporter la preuve d'une absence de faute

Pour pouvoir analyser les moyens de défenses de la partie exécutante maritime, il faudra comme on l'a précédemment souligné faire une lecture croisée de l'article 17 qui traite de la responsabilité du transporteur contractuel et de l'article 19 qui pose les conditions de la responsabilité des parties exécutantes maritimes.

L'article 17 prévoit un système de responsabilité reposant tout d'abord sur une présomption de responsabilité du transporteur contractuel, lorsque l'événement ou la circonstance ayant entraîné le préjudice est localisée durant sa période de responsabilité. Ensuite, il peut se décharger en apportant la preuve que ni lui ni les personnes dont il répond en vertu de l'article 18 de la Convention n'ont commis de faute à l'origine de la perte, du dommage ou du retard à la livraison (art. 17 § 2).

La partie exécutante maritime, quant à elle, devra démontrer que ni elle, ou ses préposés ou les personnes dont elle a délégué l'exécution de sa prestation, n'ont commis de faute ayant causé la perte, le dommage ou le retard à la livraison subi par les marchandises. A ce niveau, la partie exécutante maritime dispose selon nous d'une autre possibilité, en plus de celle de la preuve de son absence de faute, elle peut apporter la preuve que la localisation de l'événement ayant causé la perte, le dommage ou le retard se situait en en dehors de sa période de responsabilité.

§2. La possibilité d'invoquer les cas exceptés

La partie exécutante maritime au lieu de prouver l'absence de faute de sa part peut s'exonérer directement en apportant la preuve que les circonstances ayant entraîné la perte, le dommage ou le retard proviennent d'un ou de

plusieurs cas exceptés. Ces cas exceptés sont énumérés par l'article 17 § 3, ils sont aux nombres de quinze. Certains, ne pourront être invoqués que par le transporteur de fait, il est évident que l'activité de certaines parties exécutantes maritimes est strictement liée à des opérations qui se déroulent uniquement à terre.

La première catégorie de cas exceptés a pour origine un événement extérieur qui revêt en quelque sorte le caractère de la force majeure. Nous les retrouvons dans l'article 17 § 3 de la lettre a) à la lettre e). De manière générale, elle concerne des événements liés au risque l'expédition maritime et les autres sont liés à des faits politiques et/ ou sociaux.

Ensuite, la seconde catégorie concerne les causes d'exonérations qui trouve leur source dans un événement qui affecte directement le navire. C'est le cas de l'incendie⁴¹ lorsqu'elle s'est déclarée à bord du navire ou lorsque la cause du préjudice est dû à des vices cachés échappant à une diligence raisonnable⁴².

Ensuite, les cas exceptés dont l'origine ou la cause sont imputables aux intérêts cargaison. C'est le cas où les intérêts cargaison ont commis des manquements aux obligations que la Convention met à leur charge concernant les marchandises⁴³. C'est aussi le cas lorsque le préjudice est localisé pendant les opérations de chargement, de manutention, d'arrimage ou de déchargement et qu'une clause FIOS a été convenue entre le transporteur contractuel et le chargeur. La partie exécutante maritime, ne peut être responsable, s'il survient un dommage pendant cette période, étant donné que ces obligations ne sont pas à la charge du transporteur contractuel sauf si ce dernier les accomplit au nom des intérêts cargaison⁴⁴.

La partie exécutante maritime pourra être exonéré si elle prouve que la perte ou le dommage est dû à la nature, à un vice caché ou à un vice propre de la marchandise⁴⁵. De même, si le dommage est dû à une insuffisance ou

⁴¹ Lettre f) de l'article 17 § 3.

⁴² Lettre g) de l'article 17 § 3.

⁴³ Lettre h) de l'article 17 § 3.

⁴⁴ Lettre i) de l'article 17 § 3.

⁴⁵ Lettre j) de l'article 17 § 3

défectuosité de l'emballage ou du marquage n'incombant pas au transporteur contractuel⁴⁶.

De même, la partie exécutante maritime est exonérée toutes les fois que, l'événement ou la circonstance ayant causé la perte, le dommage ou le retard provient l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage, m) de mesures raisonnables visant à sauver ou tenter de sauver des biens en mer ou visant à éviter ou n) de mesures raisonnables visant à éviter ou tenter d'éviter un dommage à l'environnement.

Enfin, la dernière cause d'exonération concerne les mesures prises par la partie exécutante maritime lorsque les marchandises présentées au chargement ou transportées, présentent un danger pour le navire, le personnel, l'environnement ou les autres marchandises transportés. De même, la partie exécutante maritime ne pourra être tenue responsable lorsqu'elle prend la décision de sacrifier les marchandises pour le salut commun de l'expédition (avaries communes)⁴⁷.

En ce qui concerne ces cas exceptés, la principale remarque que nous pouvons faire, c'est que les Règles de Rotterdam confirme la suppression de faute nautique comme cause d'exonération du transporteur. Les Règles de Hambourg avaient déjà supprimé ce cas excepté de la liste des causes d'exonérations prévu à l'article 5 de la Convention. Comme nous l'avons précédemment souligné, la continuité de l'obligation de diligence pendant toute la durée du voyage et l'évolution technologique font que cette cause d'exonération n'est plus pertinente de nos jours.

Par ailleurs, lorsque la partie exécutante maritime aura fait la preuve de l'existence d'un ou plusieurs de ces cas exceptés pour s'exonérer, le demandeur peut à son tour essayer d'apporter la preuve de l'implication de la partie exécutante maritime dans la survenance de ce cas exceptés. C'est ce que prévoit l'article 17 § 4 pour le transporteur contractuel donc s'appliquera nécessairement à la partie exécutante maritime poursuivie par l'ayant droit de la marchandise.

⁴⁶ Lettre k) de l'article 17 § 3

⁴⁷ La lettre o) de l'article 17 § 3 fait référence à l'article 15 et 16 de la convention qui confèrent au transporteur un certain nombres de pouvoirs décisionnels pendant l'expédition maritime.

Dès lors, ce dernier pourra rapporter la preuve que le ou les cas exceptés invoqués par la partie exécutante maritime est la résultante d'une faute commise par elle ou imputable à une des personnes dont elle répond. De même, le demandeur peut prouver que le préjudice provient d'un événement ou circonstance autre que le cas excepté invoqué, à la condition que la partie exécutante maritime n'arrive pas à prouver une absence de faute de sa part ou des personnes dont elle répond.

Enfin, l'article 17 § 5 prévoit un dernier cas de responsabilité pour le transporteur contractuel, qui s'agissant des parties exécutantes maritimes, ne peut concerner que le transporteur de fait. C'est lorsque la perte, le dommage ou le retard est dû à un manquement aux « *obligations particulières applicables au voyage par mer* » prévu à l'article 14 de la Convention. Pour rappel, c'est l'obligation de diligence raisonnable pour fournir un navire en état de navigabilité, convenablement armé et équipé et l'obligation de soins appropriées pour les marchandises transportées. En qui concerne cette cause de responsabilité, on peut émettre des réserves quant à la possibilité pour l'ayant droit de la marchandise de poursuivre directement la partie exécutante maritime sur ce fondement. En effet, comme nous l'avons précédemment souligné, cette obligation pèse sur le transporteur contractuel et au regard de la jurisprudence qui considère « *qu'elle ne se délègue pas*⁴⁸ », il serait plus opportun pour le demandeur de rechercher directement la responsabilité du transporteur contractuel. D'autant plus, que si ce dernier est un NVOCC, il n'a pas fourni le navire, il sera donc difficile pour lui de faire la preuve qu'il s'est acquitté de son obligation d'exercer une diligence raisonnable pour s'exonérer.

A la lumière de toutes ces considérations, la partie exécutante maritime est responsable lorsque l'ayant droit de la marchandise parvient à démontrer que l'événement ou la circonstance qui est à l'origine de la perte, du dommage ou retard subi par la marchandise s'est produit pendant sa période de responsabilité définie à l'article 19. Ensuite, pour s'exonérer il a le choix entre apporter la preuve que ni elle, ni les personnes dont elle répond n'ont commis de faute ayant entraîné ou contribué à la réalisation du préjudice. La preuve d'une absence de

⁴⁸Affaire du navire *Muncaster Castle*, Chambre des Lords, 7 dec 1961.

faute la libère définitivement. Tandis que pour les cas exceptés, la charge de la preuve se déplace vers le demandeur qui pourra rapporter la preuve que malgré la présence d'un cas excepté, la partie exécutante maritime a commis une faute ayant contribué ou entraîné la réalisation de ce cas excepté. Enfin, le demandeur peut prouver qu'outre la présence d'un cas excepté la partie exécutante maritime n'a pas satisfait à son obligation de diligence raisonnable et à son obligation de soin appropriés. Pour les causes de responsabilité énumérés à l'article 17 § 5 a) si la partie exécutante maritime ne peut apporter la cause ou l'origine du dommage, il demeure responsable. En d'autres termes, il demeure responsable des dommages dont l'origine est inconnue.

La partie exécutante maritime tenue responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison subi par les marchandises a la possibilité d'invoquer le bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la Convention.

§3. La possibilité de bénéficier de la limitation de responsabilité

Lorsque la preuve de la responsabilité de la partie exécutante maritime dans la survenance du préjudice est définitivement établie. Cette dernière, a la possibilité de bénéficier des limites de responsabilité prévues pour le transporteur contractuel.

L'article 59 § 1 de la Convention fixe la limite de réparation à « *875 DTS par colis ou autre unité de chargement, ou à 3 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises objet de la réclamation ou du litige, la limite la plus élevée étant applicable* ». Les plafonds fixés par la Convention peuvent ne pas s'appliquer. C'est le cas, lorsque le chargeur a fait au préalable une déclaration de valeur de la marchandise qui doit figurer dans les données du contrat. Elle ne s'applique pas non plus, si les parties aux contrats ont convenu un montant d'indemnisation supérieur à la limite fixée par la Convention.

L'article 59 § 2 clarifie la situation où les marchandises sont groupées dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire pour être transportées. En pareille situation, le calcul de la limitation de responsabilité

se fera en fonction des mentions contenu dans le document de transport. S'il est spécifié que les marchandises placées dans le conteneur, engin ou palette sont des colis ou unités de chargement et leurs nombres énumérés dans le document de transport. L'indemnisation se fera en fonction de cette énumération. A défaut d'énumération, les marchandises placées dans cet engin, conteneur ou palettes seront considérées comme une unité de chargement. Autrement dit, l'indemnisation sera de 875 *DTS* ou de 3 *DTS* par kilogramme.

Ces limites sont aussi applicables pour les parties exécutantes maritimes. Cependant, comme nous l'avons précédemment souligné tous les accords conclus entre le transporteur contractuel et le chargeur qui déroge à la Convention ne sont opposables à la partie exécutante maritime que si elle y a expressément consenti. Il en sera ainsi lorsque le transporteur accepte d'être tenu à des limites de responsabilité supérieur au plafond fixé par la Convention (art 19 § 2).

La Convention a aussi prévu des limites de responsabilité pour le préjudice causé par le retard. Ce qu'il faut savoir, c'est que l'indemnisation du préjudice résultant d'un retard est subordonnée à l'accomplissement d'une formalité particulière. Le demandeur devra dans les vingt et un jours suivants la livraison, adressé au transporteur ou à une partie exécutante « *un avis de préjudice* » (art. 23 § 4). A défaut, il se produit une forclusion et le demandeur ne pourra prétendre à une quelconque réparation.

Ceci étant, la réparation concerne deux types de préjudices. La première concerne le retard ayant entraîné des pertes ou des dommages aux marchandises. C'est le cas lorsque les marchandises sont périssables. La seconde concerne le retard ayant entraîné un préjudice économique pour l'ayant droit. C'est le cas lorsque le destinataire avait besoin des marchandises pour un événement bien précis et les marchandises sont arrivées après la date convenue. Pour ces deux types de dommages, l'article 60 de la Convention limite le préjudice à un montant équivalent à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard. En cas de perte totale la réparation pour le préjudice résultant du retard ne peut dépasser les limites prévues par l'article 59 § 1.

Par ailleurs, la partie exécutante maritime sera déchue du droit à la limitation de responsabilité si le demandeur parvient à démontrer que l'origine du retard ou des manquements aux obligations du transporteur provient « *d'un acte ou d'une omission personnel que celui qui revendique le droit de limiter sa responsabilité a commis soit dans l'intention de provoquer le préjudice, soit témérairement avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* » (art. 61). C'est la faute intentionnelle ou inexcusable qu'on retrouve dans toutes les Conventions accordant au transporteur un droit au bénéfice de la limitation de sa responsabilité.

Le régime de responsabilité des parties exécutantes maritimes étant définis, il convient d'examiner l'action en responsabilité dirigée contre elles.

TITRE II. L'ACTION EN RESPONSABILITE CONTRE LES PARTIES EXECUTANTES MARITIMES

Il conviendra d'étudier les conditions d'exercice de l'action en responsabilité (Chapitre 1), pour ensuite voir les titulaires de l'action en responsabilité dirigée contre la partie exécutante maritime (Chapitre 2).

CHAPITRE 1. LES CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITE

Les Règles de Rotterdam offre la possibilité pour les ayants droits de la marchandise ayant subis un préjudice d'exercer une action directe contre la partie exécutante maritime. Cependant, cette action ne peut se faire que si le préjudice est survenu dans un Etat contractant pendant la phase maritime du transport (section 1) et, qu'elle ait pour fondement l'inexécution d'une obligation incombant au transporteur contractuel (section 2).

Section 1. Un préjudice survenu dans un Etat contractant pendant la phase maritime du transport

Cette exigence d'ordre géographique revêt une grande importance car elle permet d'une part, de retenir la qualité de partie exécutante maritime et d'autre part, elle détermine la frontière entre l'application de la Convention et des autres Conventions ou loi nationale qui pourrait s'appliquer.

Dans la première partie, nous faisons état de l'importante du lieu d'exécution de la prestation de la partie exécutante maritime. Pour rappel, la qualification de partie exécutante maritime est subordonnée à l'accomplissement par ce dernier d'obligations incombant au transporteur « *pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement et leur départ au port de*

déchargement » (article 1.7). Cette exigence va de paire avec l'article 19 qui pose les conditions de la responsabilité des parties exécutantes maritimes. Il ressort de l'article 19 § 1 qu'« *une partie exécutante maritime est soumise aux obligations et responsabilités imposées et bénéficie des moyens de défense et des limites de responsabilité reconnus au transporteur par la présente convention si :*

- c) *elle a reçu les marchandises à transporter dans un Etat contractant, les a livrés dans un Etat contractant, ou a exécuté ses opérations concernant les marchandises dans un port d'un Etat contractant ; et*
- d) *l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu i) pendant la période comprise entre l'arrivée des marchandises au port de chargement du navire et leur départ du port de déchargement du navire ; ii) lorsqu'elle avait la garde des marchandises ; ou iii) à tout autre moment dans la mesure où elle participait à l'exécution de l'une quelconque des opérations prévues par le contrat de transport »*

Cet article fixe les conditions dans lesquelles la responsabilité de la partie exécutante maritime pourra être engagée. La première remarque que nous pouvons faire est relative au fait que cet article fixe un champ d'application de la Convention propre au partie exécutante maritime par rapport à celui prévu par l'article 5 § 1.

Pour rappel, l'article 5 § 1 au-delà de l'exigence du caractère international du transport maritime, fixe comme critère de rattachement la localisation du lieu de réception, du port de chargement, du lieu de livraison ou du port de déchargement dans un Etat contractant et ce en vertu des stipulations du contrat de transport. L'article 19 § 1.a) reprend certaines de ces exigences mais en rajoute une qui concerne le lieu d'exécution de la prestation de la partie exécutante maritime. En effet, cette dernière doit exécuter les opérations visées par la Convention dans un port situé dans un Etat contractant. Comme le souligne le Pr F. SMEELE « *ce facteur était évidemment nécessaire en ce qui concerne les parties exécutantes maritimes qui ne sont pas des transporteurs substitués et donc ne reçoivent, ni ne livrent les marchandises mais qui néanmoins s'engagent dans des activités liées à la marchandises* ⁴⁹ ». En effet, il a fallu que la Convention s'adapte à l'activité

⁴⁹ « *This factor was obviously necessary in relation to those maritime performing parties who are not subcarriers and therefore do not receive or deliver the goods, but who nevertheless engage in activities in relation to the cargo* ». F.

de certaines parties exécutantes maritimes afin de les faire rentrer dans son champ d'application.

Par ailleurs, même si la Convention prend en compte la diversité des activités des parties exécutantes maritimes, la localisation du préjudice pour lequel une action est envisagée à l'encontre de ces dernières n'en demeure pas moins importante. En effet, la vocation multimodale de la Convention entraîne comme conséquence une extension de la période de responsabilité du transporteur contractuel pour prendre en compte la période pré et post acheminement s'il y a lieu. De ce fait, le transporteur contractuel est responsable depuis la prise en charge jusqu'à la livraison. Alors que, la définition de partie exécutante maritime implique d'une part, que la période de responsabilité de cette dernière soit géographiquement localisée dans le port d'un Etat contractant. D'autre part, que celle-ci soit limitée à une période bien définie, c'est-à-dire à partir du moment où elle a reçu ou livrée la marchandise dans ce port, ou y a exécuté sa prestation.

De plus, la formulation de l'article 19 § 1 b) exige que le demandeur fasse la preuve que l'événement à l'origine de son préjudice se soit produit pendant la phase maritime du transport. Autrement dit, que la perte, le dommage ou le retard subi par les marchandises doit être localisé pendant la période qui se situe entre leur arrivée au port de chargement jusqu'à leur départ au port de déchargement, ou à une autre période sous réserve que la partie exécutante maritime opère pour le compte du transporteur contractuel. Cette précision est importante en raison du fait que si la perte, le dommage ou le retard subi par les marchandises s'est produit en dehors de cette phase maritime non seulement, on ne pourra pas retenir la qualification de partie exécutante maritime mais en plus la Convention peut ne pas s'appliquer indépendamment du fait que le transporteur demeure responsable.

En effet, l'article 26 de la Convention prévoit le cas où la perte, le dommage ou le retard est localisé « *pendant la durée de la responsabilité du transporteur mais uniquement avant leur chargement sur le navire ou uniquement après leur déchargement du navire* ». En pareille situation, les dispositions d'une autre convention

SMEELE « The maritime performing party in the Rotterdam Rules 2009 », dans *Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXI^e siècle*, Annales IMTM 2010, 25^{ème} édition, p.135 ;

internationale peuvent trouver à s'appliquer. Les Règles de Rotterdam prévoient alors la possibilité de s'effacer au profit de cette convention sous certaines conditions. Cet article prend en compte, le cas où le préjudice est localisé pendant la phase pré ou post acheminement par voie autre que maritime. Dans ce cas, non seulement la Convention pourrait ne pas s'appliquer, mais en plus les ayants droit ne pourront pas exercer une action en responsabilité contre la personne responsable du préjudice étant entendu qu'elle sera dans ce cas « une partie exécutante non maritime ».

Section 2. Une action ayant pour fondement l'inexécution d'une obligation incombant au transporteur contractuel

L'action en responsabilité contre la partie exécutante maritime ne peut avoir pour fondement que l'inexécution d'une obligation du transporteur en vertu du contrat. Cela appelle deux précisions de notre part.

La première concerne la définition de partie exécutante. Dans la première partie de ce mémoire, nous avons essayé de délimiter les contours de la notion de partie exécutante maritime dont la qualification était subordonnée à l'accomplissement d'une obligation incombant au transporteur contractuel en vertu du contrat de transport. L'article 1 § 6 donne une liste de ces obligations à savoir « *la réception, le chargement, la manutention, l'arrimage, le transport, la garde, les soins, le déchargement ou la livraison des marchandises* ». A cette énumération, on peut rajouter les « *obligations particulières* » qui pèsent sur le transporteur à savoir : fournir un navire en état de navigabilité continu et celle de procéder de façon appropriée et soigneuse au transport des marchandises.

La seconde concerne la possibilité pour le transporteur contractuel et le chargeur d'aménager certaines obligations qui normalement sont à la charge du transporteur et ainsi en transférer les risques aux intérêts cargaison. Cela renvoie à l'existence d'une clause FIOS. L'opérateur qui accomplit ces opérations ne pourra pas être poursuivie en vertu de la Convention. D'ailleurs, il n'aura même

pas la qualité de partie exécutante maritime car n'accomplissant pas une obligation à la charge du transporteur contractuel.

Le problème se pose dans le cas où il a été convenu que ces opérations seront à la charge des intérêts cargaison mais que néanmoins le transporteur les effectuera pour le compte de ces derniers. Ainsi, la partie exécutante maritime à qui le transporteur a délégué l'exécution de ces obligations sera-t-elle tenue ? De notre point de vue, la réponse sera affirmative. La lecture de l'article 17 § 3 qui énumère les cas exceptés dont pourra se prévaloir le transporteur contractuel afin de se libérer, nous permet de justifier cette réponse. Le i) de cet article prévoit que le transporteur sera déchargé en présence d'une clause FIOS prévu à l'article 13 § 2 « *sauf si le transporteur ou une partie exécutante réalise cette opération au nom du chargeur, du chargeur documentaire ou du destinataire* ». En considération de cette disposition, la partie exécutante maritime pourra être poursuivie s'il survient un dommage pendant l'accomplissement de ces obligations.

Enfin nous pouvons signaler que si le transporteur s'est engagé à supporter des obligations beaucoup étendues que ceux qui lui incombent en vertu de la Convention. La partie exécutante maritime n'étant pas partie à cet engagement ne peut faire l'objet d'une action en responsabilité pour inexécution de ces dites obligations. Il n'est tenu que dans les limites prévues par la convention, s'il n'a pas expressément donné son accord.

CHAPITRE 2. LES TITULAIRES DE L'ACTION EN RESPONSABILITE

Les titulaires de l'action en responsabilité contre les parties exécutantes maritimes sont incontestablement les ayants droits des marchandises ayant subis la perte, le dommage ou le retard à la livraison (Section 1) d'une part, et d'autre part, le transporteur contractuel ayant requis ses services (Section 2).

Section 1. Les ayants droits des marchandises

L'admission d'une action directe des ayants droit des marchandises contre la partie exécutante maritime par les Règles de Rotterdam peut être vu comme une entorse au principe de relativité des contrats. Les intérêts cargaison ayant subi un préjudice du fait de la mauvaise exécution du contrat de transport doivent s'adresser au transporteur contractuel. Si une action doit être dirigée contre la partie exécutante maritime tiers au contrat, celle-ci doit être faite sur un fondement délictuel. Comme nous l'avons évoqué dans l'introduction les intérêts cargaison n'ont pas hésité à exercer une action extra contractuelle contre les tiers exécutants motivé notamment par le souci d'avoir une indemnisation plus conséquente que les limites fixées par les Conventions internationales régissant le contrat de transport.

Les Règles de Rotterdam ont ainsi entendu discipliner l'action des intérêts cargaison contre la partie exécutante maritime en soumettant cette action au régime de responsabilité prévu par la Convention peu importe que l'action soit contractuelle ou délictuelle. C'est la « *protection Himalaya* » prévue par l'article 4 § 1 aux termes duquel « *toute disposition de la présente Convention écartant ou limitant la responsabilité du transporteur s'applique dans une action judiciaire ou arbitrale, qu'elle soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement, engagée contre les personnes suivantes pour une perte, un dommage ou un retard de livraison subi par les marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, ou pour manquement à toute autre obligation prévue dans la présente : a) au transport ou une partie exécutante maritime ; b)*

le capitaine, l'équipage ou toute autre personne fournissant des services à bord du navire ; ou les préposés du transporteur ou d'une partie exécutante maritime. ».

De ce fait, le chargeur, le destinataire, le porteur d'un document de transport électronique ou papier, négociable ou non, ayant subi un préjudice du fait de la mauvaise exécution du contrat de transport peut exercer une action en responsabilité directement contre la partie exécutante maritime sous réserve que les conditions prévues par l'article 19 de la Convention soit réunies.

En vertu de l'article 68 de la Convention, l'ayant droit de la marchandise peut exercer une action en responsabilité contre la partie exécutante maritime, devant le tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve soit « a) le domicile de la partie exécutante maritime ; ou b) le port où elle reçoit les marchandises, ou elle livre les marchandises, ou le port où elle réalise ses opérations concernant les marchandises ». L'importance du port dans l'exécution de la prestation de la partie exécutante maritime est ainsi réaffirmée, afin de prendre en compte les parties exécutantes maritimes qui exercent leur activité exclusivement dans un port, à l'instar de l'entrepreneur de manutention.

En considération de la responsabilité conjointe et solidaire qui pèse sur le transporteur contractuel et la partie exécutante maritime, l'article 71 de la Convention prévoit la possibilité d'une jonction d'instance lorsqu' « une seule et même action est intentée à la fois contre le transporteur et la partie exécutante maritime pour un seul et même fait (...) ». Cette action n'est possible seulement si le tribunal désigné répond à la fois aux critères de l'article 66 et 68⁵⁰ de la Convention. Le même article 71 prévoit qu'à défaut, le tribunal peut être choisi en fonction des critères prévus à l'article 68 b).

Enfin, l'action des ayants droits des marchandises contre la partie exécutante maritime doit être intentée dans un délai de deux ans à compter du jour de la livraison ou en cas de perte totale ou partielle, à partir du dernier jour où elles auraient dû être livrées (art. 62 § 1 et 2). Par soucis de prévisibilité⁵¹, le

⁵⁰ Aux termes de l'article 66 le demandeur qui intente une action judiciaire contre le transporteur peut saisir « a) le tribunal compétent dans le ressort duquel se trouve i) le domicile du transporteur ; ii) le lieu de réception convenu dans le contrat de transport ; iii) le lieu de livraison convenu dans le contrat de transport ; ou iv) le port où les marchandises sont initialement chargées sur un navire ou le port où elles sont finalement déchargées d'un navire... »

⁵¹ Le choix de ce délai préfixe est justifié par la Commission par le fait que «... la disposition avait pour objet d'introduire un élément de sécurité en permettant de déterminer aisément une date de référence, sur la base de laquelle une personne éventuellement visée par une action pourrait savoir si celle-ci avait lieu ou non d'être intentée, de sorte que

délai ainsi prévu est un délais préfixe (art. 63). Cela signifie, qu'il ne peut faire l'objet ni d'une suspension, ni d'une interruption. Mais, il pourra faire l'objet d'une prorogation si la partie exécutante maritime à qui le demandeur à adresser une réclamation, fait une déclaration allant dans ce sens.

Par ailleurs, le transporteur contractuel ayant requis les services de la partie exécutante maritime dispose aussi d'un droit d'action contre cette dernière.

Section 2. L'action du transporteur contractuel

L'action du transport contractuel contre la partie exécutante maritime peut revêtir le caractère d'une action récursoire (§1) ou avoir pour fondement le contrat de sous-traitance le liant à la partie exécutante maritime (§2).

§1. Une action récursoire

L'action récursoire peut trouver son fondement lorsque l'ayant droit de la marchandise a préféré rechercher directement la responsabilité du transporteur contractuel. Dès lors, le transporteur contractuel poursuivi peut appeler en garantie la partie exécutante maritime qu'il estime au regard des faits être responsable du préjudice. De même, lorsqu'il a déjà indemnisé le demandeur, il peut à son tour assigné la partie exécutante maritime.

L'action récursoire est prévue par l'article 64 de la Convention aux termes duquel « *une personne tenu responsable peut exercer une action récursoire après l'expiration du délai prévu à l'article 62 si elle le fait dans l'un des deux délais ci-après, le plus long étant retenu : a) dans le délai déterminé par la loi applicable de l'Etat où l'action*

l'expiration d délai de prescription serait également sûre et prévisible » Paragraphe 135 du Rapport du Groupe de travail III sur les travaux de sa dix-huitième session (Vienne 6-17 novembre 2006). Document A/CN.9/616.

est engagé ; ou b) dans les quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle elle a soit réglé la réclamation soit elle-même reçu signification de l'assignation, selon l'événement qui survient en premier ». Cette disposition permet de résoudre le cas où le délai pour agir de deux ans s'est écoulée et que la personne dont la responsabilité est recherchée n'a pas pu à temps identifier le véritable auteur du préjudice. En pareille situation, l'article 64 permet à la personne assignée d'exercer un recours au-delà du délai de deux ans mais seulement dans la limite de quatre-vingt-dix jours ou selon le délai prévu par la loi nationale de la juridiction saisie, le délai le plus long étant applicable.

De notre point de vue, l'action récursoire du transporteur contractuel contre la partie exécutante non maritime sera plus probable. Cette dernière n'étant pas soumise à la Convention, elle ne pourra pas faire l'objet d'une action en responsabilité directe ou même solidaire de la part des ayants droits. Le transporteur contractuel demeurant néanmoins responsable de leurs actes et omissions, il sera tenu responsable à charge pour lui d'exercer une action récursoire. Cependant, l'action récursoire contre la partie exécutante maritime conserve son intérêt au regard des conditions requises pour exercer une action en responsabilité à leur encontre, celle du transporteur contractuel étant beaucoup plus simple à mettre en œuvre dans certaines situations.

Enfin, il convient de préciser que l'action récursoire a été envisagée ici du côté du transporteur contractuel mais nous pouvons tout autant concevoir une action récursoire de la partie exécutante maritime contre le transporteur. L'article 64 faisant référence à « *une personne tenue responsable* ».

§2. Une action pour non-respect du contrat liant les deux parties

Comme nous l'avons précédemment souligné l'exercice d'une action en responsabilité conjointe et solidaire n'est qu'une option pour les ayants droits de la marchandise. Ces derniers peuvent faire le choix d'engager directement la responsabilité du transporteur contractuel, notamment au regard de l'étendue de la période de responsabilité de ce dernier par rapport à celle de la partie

exécutante maritime, ou en raison du fait qu'ils n'ont pas connaissance de l'existence de l'intervention d'une partie exécutante maritime dans l'exécution du contrat de transport.

De ce fait, le transporteur qui indemnise l'ayant droit de la marchandise s'il n'est pas responsable peut à son tour exercer une action récursoire contre la partie exécutante maritime ou agir sur le fondement du contrat qu'il a conclu avec cette dernière. En effet, le contrat de transport de marchandises conclu entre le chargeur et le transporteur contractuel est souvent le contrat principal autour de laquelle gravitent un certains nombres de contrat que l'on peut qualifier pour certains de « contrat d'exécution⁵² » à l'image du contrat de manutention, de garde ou même un autre contrat de transport. L'exemple la plus concrète c'est celle du NVOCC ou le commissionnaire de transport qui conclut un contrat de transport en son nom avec un chargeur, pour exécuter ses obligations contractuelles, il sous traite avec un transporteur qui va effectuer le déplacement. Un dommage survient, il est contraint d'indemniser son chargeur mais néanmoins entend exercer un recours contre son « exécutant » pour manquements aux obligations nées en vertu leur contrat.

Cela est tout à fait envisageable car en réalité, le commissionnaire ou le NVOCC dans les Règles de Rotterdam apparaîtra dans le document de transport comme étant le transporteur contractuel alors que, dans le connaissement que lui délivre le transporteur substitué, il est chargeur.

Ce type de recours n'est pas envisagé par la Convention. Les dispositions impératives des RR laissent placent ici aux stipulations contractuelles ou à la loi nationale de la juridiction saisie. Considérant le fait que généralement une clause attributive de juridiction est insérée dans les connaissements, la protection conférée par l'article 68 des Règles de Rotterdam à la partie exécutante maritime pourra être contourner.

⁵² L'expression « contrat d'exécution » est empruntée au Professeur Yves TASSEL. Dans un article paru au DMF, il fait une critique de la notion de partie exécutante. Selon lui, « *il faut faire la distinction entre le contrat de transport et le contrat d'exécution qui sont deux contrats distincts* ». D'après lui, le projet en introduisant le terme partie exécutante dans l'exécution du contrat de transport, fait une « *osmose* » des deux contrats ce qui pour lui « *constitue une erreur du projet et une absolue contradiction* ». Y. TASSEL, « Le Projet CNUDCI : une double critique de fond, DMF N° 644, janvier 2004.

Généralement, s'il s'agit d'un contrat de transport, il faudra examiner les clauses du contrat conclu entre ces deux parties. Dans l'hypothèse où un connaissement a été émis, ses clauses aménagent normalement les droits, obligations et responsabilités des parties. Lorsqu'il s'agit d'un contrat d'affrètement, les dispositions de la charte partie régiront ce recours. Ainsi, le fréteur au voyage en même temps affréteur à temps pourra exercer une action contre le fréteur à temps transporteur de fait en vertu de la charte partie intervenu entre eux. Ce recours s'opérera en dehors de la Convention.

CONCLUSION

Les Règles de Rotterdam en introduisant le concept de partie exécutante maritime, ont essayé de faciliter l'identification des opérateurs qui interviennent dans l'exécution du contrat de transport, en leur permettant d'avoir un statut juridique clair, prévisible et adapté à leur mode d'intervention. Ainsi, la reconnaissance de leur qualité de partie exécutante maritime sera liée à l'accomplissement d'une obligation incombant au transporteur contractuel, et leur domaine d'intervention sera strictement limité pour la plupart d'entre eux, au port d'un Etat contractant.

Par ailleurs, l'introduction de ce concept aura une incidence dans l'exécution du contrat de transport. Ainsi, pour les opérateurs, tiers au contrat, la reconnaissance de leur qualité de partie exécutante maritime, aura comme avantage, qu'ils ne seront plus comme par le passé poursuivis sur un fondement délictuelle avec toutes les conséquences que cela impliquait. La prévisibilité du régime juridique qui leur sera applicable, aura pour but de discipliner en quelque sorte l'action des ayants droits des marchandises. Ainsi, quelque soit le fondement de cette action et la juridiction saisie, ils bénéficieront de la protection de la Convention.

Du côté du transporteur, sa situation se trouve plus ou moins fragilisée. En effet, sa responsabilité se trouve alourdie du fait qu'il sera responsable aussi bien des parties exécutantes maritimes que des personnes à qui elles auront délégué l'exécution de leurs prestations. Il se trouve ainsi, responsable de toutes les personnes qui interviendront dans l'exécution du contrat de transport soit à sa demande ou sous son contrôle. Il n'en aura pas forcément la maîtrise. Cependant, s'étant engagé à exécuter ses obligations nées en vertu du contrat de transport, il est normal qu'il soit garant de toutes les personnes qui il en a confié l'exécution. De plus, la Convention lui accorde la possibilité d'exercer une action récursoire.

Pour les intérêts cargaison, l'introduction du concept de parties exécutantes maritimes est bénéfique. Car, en plus, de leur contractant le transporteur, la Convention leur permet d'exercer une action en responsabilité

directe contre un tiers étranger au contrat de transport afin de se voir indemnisé leur préjudice. La seule limite est relative au fait que désormais leur action est encadrée dans des conditions spécifiques et soumise aux limites fixées par la Convention.

En dépit du fait que la Convention accorde une place non négligeable à la volonté des parties contractantes originaires. Le statut de tiers au contrat de transport des parties exécutantes maritimes est préservée. En ce sens, qu'elles ne seront tenues au-delà des limites fixées par la Convention, qu'à partir du moment où elles auront donné leur consentement. D'ailleurs, on pourrait regretter le fait, que la forme juridique que doit revêtir ce consentement n'ait pas été clairement spécifiée dans les dispositions de la Convention.

Aujourd'hui, le droit des transports maritimes a plus que besoin de se moderniser afin de s'adapter aux évolutions du commerce international. C'est ce que propose les Règles de Rotterdam à savoir instaurer un régime juridique uniforme qui assure une certaine sécurité juridique et une prévisibilité pour les parties en présence. Le chargeur connaît à l'avance les conditions de son action en responsabilité, les parties exécutantes maritimes et le transporteur savent à l'avance qu'ils seront soumis à un régime de responsabilité identique mais néanmoins qu'ils ne pourront sauf stipulations contraires être tenu au-delà des limites de la convention.

Au final, l'étude des parties exécutantes maritimes nous aura permis de nous rendre compte de la nécessité de ratifier les Règles de Rotterdam. La lecture des différents rapports du Groupe de travail fait apparaître le fait que la CNUDCI a essayé au mieux d'élaborer un ensemble de Règles uniformes et adapter au droit du transport moderne de marchandises. De plus, chacune des dispositions de la Convention a fait l'objet d'un examen minutieux, d'un travail concerté et d'un dialogue permanent où tous les représentants, associations et délégations ont été à même de fournir leur observations, propositions ou le cas échéant ont pu exprimer leur désaccord. De notre point de vue, la force des règles de Rotterdam réside dans le fait que la Commission n'a pris pas partie pour les différents intérêts en présence mais elle a plutôt essayé d'adopter un

ensemble de règles cohérentes qui pourront s'appliquer à tous les opérateurs du secteur du shipping.

Toutes ces considérations, font que pour nous, les Règles de Rotterdam constituent le « *droit des transports maritimes du XXI^e siècle* ⁵³ ».

⁵³ Voir Annales IMTM 2010, « *les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes au XXI^e siècle* » 25^e ed, 2010. Cet ouvrage fait la synthèse d'un colloque qui s'est tenue à Marseille pour discuter des Règles de Rotterdam. Les intervenants de ce colloque ont largement débattu sur la question de savoir si les Règles de Rotterdam vont-elles constituer le droit des transports maritimes du XXI^e siècle ? Voir également S. MIRIBEL, « *Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXI^e siècle ?* », *DMF* n°717, septembre 2010.

BIBLIOGRAPHIE

I- Traités et manuels

Annales IMTM-CDMT 2010, Les Règles de Rotterdam : le droit maritime du XXI^e siècle, 25 ed 2010 ;

P. BONASSIES, C. SCAPEL, *Traité de droit maritime*, LGDJ, 3e ed, 2016 ;

C. BLOCH, *Mélanges en l'honneur de Christian SCAPEL*, PUAM 2013 ;

R. ESPINOSA CALABUIG, *Las Reglas de Rotterdam sobre Transporte Marítimo*, Tirant monografias 891 ;

Ph. DELEBECQUE, *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13e ed, 2014 ;

D.R. THOMAS, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea, The Rotterdam Rules An Analysis of The UN Convention of Contract of Goods Wholly or Partly by Sea*, Lawtext Publishing Limited, 2009 ;

M.F. STURLEY, T. FUJITA et G.J. VAN DER ZIEL, *The Rotterdam Rules : The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet and Maxwell 2010 ;

A.VON ZIEGLER, J. SCHELIN, S. ZUNARELLI, *The Rotterdam Rules "commentary to the United Nations Conventions on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Walters Kluwer Law Business,

II- Thèses et mémoires

HE JING, *La Réforme du Droit Chinois du Transport Maritime*, PUAM, 2016 ;

III- Articles

F. BERLINGIERI, « *Aspects multimodaux des Règles de Rotterdam* », *DMF* n°708, novembre 2009 ;

O. CACHARD, "*La Convention des Nations Unies sur le Contrat de Transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer (Règles de Rotterdam)*", *Journal du droit international (Clunet)* n°2, Avril 2012, Doctr.5 ;

Ph. DELEBECQUE, « *Le Projet CNUDCI d'instrument sur le transport de marchandises par mer* », *DMF* n°642, novembre 2003 ;

Ph. DELEBECQUE, « *Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer derniers pas avant adoption ?* », DMF n° 685, Octobre 2007 ;

Ph. DELEBECQUE, « *Le projet CNUDCI, suite et fin « La Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer »* », DMF n°690, mars 2008 ;

Ph. DELEBECQUE, « *La Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer : dernières précisions* », DMF n°696, octobre 2008 ;

Ph. DELEBECQUE, « *Pour les Règles de Rotterdam* », Gazette de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris n°20, Automne 2009 ;

L. FEDI, « *Présentation de la Convention des Nations Unies sur le contrat de transport international de marchandises entièrement ou partiellement par mer* », RD transp. n°7-8, juillet 2009, dossier 3 ;

L. FEDI, « *Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXI^e siècle, Synthèse du Colloque IMTM des 20 et 21 mai 2010* », RD transp. n°9, septembre 2010, étude 9 ;

S. MIRIBEL, « *Signature des Règles de Rotterdam* », DMF n°707, octobre 2009 ;

S. MIRIBEL, « *Signature des Règles de Rotterdam, compte-rendu – suite* », DMF n°708, novembre 2009 ;

S. MIRIBEL, « *Les Règles de Rotterdam : le droit des transports maritimes du XXI^e siècle ?* », DMF n°717, septembre 2010 ;

S. MIRIBEL, « *Les Règles de Rotterdam à la conférence de Pékin* », DMF n°744, février 2013 ;

Y. TASSEL, « *Le Projet CNUDCI : une double critique de fond* », DMF n° 644, janvier 2004 ;

IV- Rapport public

- CMI Yearbook 2007-2008 ;
- Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa vingt et unième session (Vienne, 14-25 janvier 2008) ;
- Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa vingtième session (Vienne, 15-25 octobre 2007) ;

- Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-neuvième session (New York, 16-27 avril 2007) ;
- Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-huitième session (Vienne, 6-17 novembre 2006) ;
- Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa dix-septième session (New York, 3-13 avril 2006) ;
- Rapport du Groupe III (Droit des transports) sur les travaux de sa seizième session (Vienne, 28 novembre- 9 décembre 2005) ;
- Rapport du Groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa treizième session (New York 3-14 mai 2004) ;
- Rapport du groupe de travail III (Droit des transports) sur les travaux de sa douzième session (Vienne, 6-17 octobre 2003) ;

V- Sites internet

<http://comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook%202007-2008.pdf>

<http://www.comitemaritime.org>

<http://www.uncitral.org/>

http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

<http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&JN=V0850745>

<http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&JN=V0787911>

<http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&JN=V0783777>

<http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&JN=V0658691>

<http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&JN=V0653993>

<http://daccess-ods.un.org/access.nsf/Get?Open&JN=V0390688>

<http://fiata.com/home.html>

TABLE DES MATIERES

Sommaire	6
Table des Abréviations et Acronymes.....	7
Introduction.....	8
 PREMIERE PARTIE. LA NOTION DE PARTIE EXECUTANTE MARITIME	 20
 TITRE I. CRITERES DE RECONNAISSANCE DE LA QUALITE DE PARTIES EXECUTANTES MARITIMES	 20
Section 1. L'accomplissement d'une obligation incombant au transporteur pendant la phase maritime du transport.....	20
§1. L'accomplissement d'une obligation directement liée à l'exécution du contrat de transport.....	21
§2. Une exécution strictement limitée à la phase maritime du transport..	23
Section 2. Exclusion des opérateurs intervenant pour le compte du chargeur....	24
 TITRE II. LES INTERVENANTS OU TIERS SUSCEPTIBLE D'AVOIR LA QUALITE DE PARTIE EXECUTANTE MARITIME.....	 27
Section 1. Les opérateurs intervenants pour le compte du transporteur pendant la phase maritime du contrat de transport.....	27
§1. Le transporteur de fait.....	27
§2. L'entrepreneur de manutention	29
§3. Le transporteur intérieur opérant dans une zone portuaire	32
§4. L'opérateur de terminal portuaire	33
Section 2. Les opérateurs intervenants pour le compte de la partie exécutante maritime.....	35
 DEUXIEME PARTIE. LE REGIME JURIDIQUE APPLICABLE AUX PARTIES EXECUTANTES MARITIMES.....	 37
 TITRE I. LES DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES EXECUTANTES MARITIMES.....	 37

CHAPITRE 1. LES OBLIGATIONS INCOMBANT AUX PARTIES EXECUTANTES MARITIMES DANS L'EXECUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT.....	38
Section 1. Les obligations ayant trait aux marchandises transportées.....	38
§1. L'étendue des obligations des parties exécutantes maritimes.....	38
§2. L'incidence de la volonté des parties contractantes sur les obligations des parties exécutantes maritimes.....	40
Section 2. Les obligations concernant le navire	43
CHAPITRE 2. UN REGIME DE RESPONSABILITE IDENTIQUE A CELUI DU TRANSPORTEUR CONTRACTUEL.....	46
Section 1. Une responsabilité de plein droit.....	46
§1. Une responsabilité pour perte, dommage ou retard.....	46
§2. Une responsabilité pour fait d'autrui.....	49
A. La responsabilité des parties exécutantes maritimes en raison des manquements de ses employés.....	50
B. La responsabilité des parties exécutantes maritimes en cas de sous-traitance.....	51
Section 2. Une responsabilité conjointe et solidaire	52
Section 3. Les moyens de défense des parties exécutantes maritimes.....	55
§1. La possibilité d'apporter la preuve d'une absence de faute.....	56
§2. La possibilité d'invoquer les cas exceptés.....	56
§3. La possibilité de bénéficier de la limitation de responsabilité	60
TITRE II. L'ACTION EN RESPONSABILITE CONTRE LES PARTIES EXECUTANTES MARITIMES.....	63
CHAPITRE 1. LES CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITE.....	63
Section 1. Un préjudice survenu dans un Etat contractant pendant la phase maritime du transport.....	63
Section2. Une action ayant pour fondement l'inexécution d'une obligation incombant au transporteur contractuel.....	66

CHAPITRE 2. LES TITULAIRES DE L’ACTION EN RESPONSABILITE.....	68
Section 1. Les ayants droits des marchandises.....	68
Section 2. L'action du transporteur contractuel.....	70
§1. Une action récursoire.....	70
§2. Une action pour non-respect du contrat liant les deux parties.....	71
CONCLUSION.....	74
BIBLIOGRAPHIE.....	77

RESUME

Les Règles de Rotterdam, signées le 23 septembre 2009, ont pour but de moderniser et d'unifier le droit des transports maritimes de marchandises par mer. Ainsi, la nouvelle Convention intègre de nouvelles notions dont l'une des plus remarquables est celle de « partie exécutante maritime ».

Une fois la qualité de partie exécutante maritime reconnue à un opérateur, ce dernier sera soumis à des droits et obligations identiques à ceux du transporteur contractuel. La Convention soumet ainsi tous les acteurs à un régime juridique uniforme dans le lequel les ayants droits des marchandises pourront exercer leurs actions.

Mots clefs : Règles de Rotterdam, partie exécutante maritime, transporteur contractuel, responsabilité conjointe et solidaire.

SUMMARY

The Rotterdam Rules, signed on September 23th 2009, aim to modernize and unify the law related to the carriage of goods by sea. Thus, the new Convention includes new notions, one of the most notable being maritime performing party.

Once the quality of maritime has been recognized to an operator, the latter will be subject to the same rights and duties to those of the contractual carrier. The Convention thus subjects all the parties to the same legal regime in which the cargo claimants can exercise their actions.

Keywords: Rotterdam Rules, maritime performing party, contractual carrier, joint liability.